

NEU

Der

kleine Mercedes



Porsche Jahrgang 1976

Test 911 und Carrera

Airbag-Versuche

Besser als der Gurt?

Porsche-Interview

Kommt das Langzeitauto?



Konkurrenz für den Rekord?

Test Opel Ascona



Konkurrenz für Mercedes?

Test Peugeot 604

extra Autofahrer-
Programme 1975/76
Reisen in den
Winter

Radio oder Cassette? Hören Sie beides!

GRUNDIG



Unsere Cassetten-Autosuper –
Ihre idealen Beifahrer!



Die neuen GRUNDIG Cassetten-Autosuper erfüllen spielend jeden Programmwunsch. Ob Sie Radio-Musik auf 4 Wellenbereichen hören wollen. Oder Verkehrsnachrichten. Oder zur Abwechslung Ihre Lieblings-Hits von Cassetten. Ganz nach Laune – mal dies, mal das. Denn Grundig bietet Ihnen alles in autogerechter Kombination:

4-Bereichs-Autosuper mit integriertem Cassetten-Spieler. In einem platzsparenden Kompaktgerät. Bedienungsfreundlich, robust, zuverlässig. Selbstverständlich mit Anschluß für GRUNDIG Verkehrs-Rundfunk-Decoder. Extra-Sicherheit gibt unser Eilaustausch beim GRUNDIG Autosuper-Händler.

Bitte Prospekt anfordern bei
GRUNDIG AG · 851 Fürth/Bay.

GRUNDIG Autosuper
...weil Sie damit „super“ fahren!



Über Autos, für Männer



Ferdinand Simoneit

Das nächste Heft, die Nummer 23, erscheint in 14 Tagen, dem traditionellen Rhythmus entsprechend. Doch vorher meldet sich auto motor und sport bei Ihnen, lieber Leser, ungewohnt noch einmal: mit der neuen MOTOR REVUE. Einmal im Jahr bringen wir eine Nobelausgabe für engagierte Automobilfreunde in kleinerer Auflage heraus, die sich auch als Geschenk für Freunde eignet. Der Jahresband 1975/76 kommt Ende Oktober.

Autos, Motorräder, Boote und Abenteuerreisen – vor allem aber Autos bietet diese Revue. 21 Journalisten, Fotografen und Grafiker haben sie unter Leitung von auto motor und sport gestaltet. Sie bietet Auslese: Da testete Gert Hack die Ferrari Berlinetta Boxer, die das Titelbild abgibt, da beschreibt Götz Leyrer minuziös die Herstellung eines Rolls-Royce-Camar-

gue, da fuhr Helmut Eicker das „vielleicht aufregendste Auto der Welt“, den Lamborghini Countach LP 400 – sprich „kuntatsch“. Da nahm Fritz Reuter sich die „schnellste Serienlimousine der Welt“, den Mercedes 450 SEL Sechspunkte, vor, und Klaus Westrup stellt die Frage: „Was bietet die dicke Harley?“ – gemeint ist das fast sieben Zentner schwere und 15 000 Mark teure Monster Harley-Davidson Electra Glide FLH 1200; die Frage wird beantwortet. Da bewies Dr. techn. Fritz Indra, Österreicher mit – nach eigenem Bekunden – großer Nase, mit derselben guten Spürsinn: Er fand – wo wohl? – einen großen BMW V8-Motor, „für den es nie ein Auto gab“. Da beklagt der fliegende Diplomingenieur Dieter Korp, daß sich die neuen Erkenntnisse der Aerodynamik beim Automobilbau nur langsam durchsetzen – Spoiler, Spoiler überall?

Clauspeter Becker, privat Züchter exotischer Tiere, besuchte die Denker von Weissach, jenem kleinen Dorf im Württembergischen, wo Porsche sein Entwicklungszentrum gebaut hat; Becker schildert auch das Rennen von Dragster-Booten mit mehr als 2000 PS vor der Küste von Florida – er nennt die maritimen Giganten „Wasserkraftwerke“. Karl Mauer, unser Sportchef und Rallyefahrer, sah ehrwürdige Oldtimer über moderne Pisten rennen; Heinz Prüller, unser Formel 1-Berichterstatte, hat es mit seinem Thema diesmal einfach gehabt: den Weltmeister Niki Lauda, seinen Landsmann, duzt er. Der studierte Archäologe Dr. Paul Simsa schildert „Zwei edle Ritter“, das Kunstwerk Mercedes 500 K und den Horch Typ 853, und fand . . .

Das sind nur einige Themen aus der neuen MOTOR REVUE. Sie hat 164 Seiten, viele davon vierfarbig, kostet 12 Mark und ist am Kiosk, in Buchhandlungen und beim Verlag – nach Überweisung – zu haben. Im letzten Jahr war sie in wenigen Wochen ausverkauft.



Erster Test: der neue Opel Ascona



Opel Ascona

Wird Opels neuer Ascona seinem größeren Bruder Rekord Konkurrenz machen? Mit neu gestalteter Karosserie, überarbeiteten Motoren und verbessertem Fahrwerk könnte er für Opel-Käufer durchaus attraktiver sein als der seit über drei Jahren gebaute Rekord. In einem Testbericht über die 1.6 S-Version nimmt Götz Leyrer den Ascona unter die Lupe. **Seite 68**

Winterfreuden



Spaß im Schnee

Die angenehmen Seiten des Winters sind Thema des neuen Extras von auto motor und sport. Es informiert über Wintersportgebiete, Drachenfliegen per Ski, Snowmobile und Skifahrer-Mode. **Seite 97**

Kissenschlacht



Airbag

Ein immer wieder diskutiertes Mittel zur Verbesserung der passiven Sicherheit ist der Airbag. Clauspeter Becker und Fotograf Julius Weitmann berichten über Airbag-Versuche bei Mercedes. **Seite 58**

Je länger, je lieber

Das von Porsche propagierte Langzeitauto hat nicht nur Befürworter – Kritiker halten es für einen Werbegag. Ferdinand Simoneit und Klaus Westrup sprachen mit Porsche-Chef Ernst Fuhrmann über seine Langzeit-Idee. **Seite 14**



Simoneit, Fuhrmann, Westrup

Editorial Über Autos, für Männer	3
Leserbriefe	24
Impressum	24
Le Grand Patron Marken und Markenzeichen (2): Wie Renault zu Weltruhm gelangte.	85
Vor 20 Jahren auto motor und sport in Heft 22 und 23/1955.	90
Männersachen Von der Winchester bis zum Mini-Wecker.	138
Vorschau	168
Car-toon	170

Magazin

Nachrichten	6
Ganz nach Maß Neuer kleiner Mercedes 200/280 – niedriger, schmaler, länger.	8
Gebietsreform Auto-Haftpflicht wird zum 1. Juli 1976 völlig umgestaltet.	10
Gästebuch In der Redaktion: BMW-Chef v. Kuenheim.	11
Glückskind 33jähriger wurde deutscher Renault-Chef.	12
Manöverschaden Was Besucher der IAA alles anrichteten.	12
Selbstzünder im Aufwind Neue Diesel-Pkw von General Motors und VW.	13
„Die Karosserie ist nur der erste Schritt“ Interview mit Porsche-Chef Fuhrmann über das Langzeitauto.	14
Muster ohne Wert Unfallstatistiken auf Autobahnen: irreführend und unpräzise.	16
Traumtänzer Pariser Automobil-Salon zwischen Phantasie und Wirklichkeit.	18

Test und Technik

Salonlöwe Test Peugeot 604 SL: neuer französischer Sechszylinder der gehobenen Mittelklasse.	28
Aufsteiger Kurztest Citroen GSX 2: neue GS-Version mit mehr Leistung.	42
Test Intern Aus der Autopraxis von auto motor und sport.	46
Ungleiche Brüder Kurztest Ford Capri II: drei Versionen mit 1300, 1600 und 3000 ccm-Motor.	48
Taktgefühl Fahrbericht Yamaha XS 650 B: neuer Viertakter vom größten Zweitakt-Produ- zenten der Welt.	56

Knalleffekt Airbag: die optimale Ergänzung zum Sicherheitsgurt.	58
Aus Forschung und Entwicklung TRX – eine neue Gürtelreifen-Generation von Michelin.	65
Meister Proper Test Opel Ascona 1.6 S: mit neuer Karosserie und verbesserter Technik.	68
Nachrichten aus der Technik	80
Arthur Westrups Fragestunde Heute: Was ist der Unterschied zwischen einem Diesel- und einem Benzinmotor?	80
Gepflegter Jahrgang Test Porsche 911 und Carrera 3.0: Überarbeitete Motoren und mehr Komfort für die Modelle 1976.	92
extra	
Eisvogel Wintersport für Mutige: Drachenfliegen im Autoschlepp.	97
Am Anfang tat's die Norwegerhose Auch die Skiausrüstung macht modische Sprünge.	100
Liftveränderung Ein Überblick über deutsche Wintersportgebiete.	106
Raupenwiesels Abschied Wer Snowmobile fahren will, muß weit reisen.	110
Winterferien aus dem Katalog Reiseveranstalter bemühen sich immer mehr um Autofahrer.	112
Hoch hinaus Ein Überblick über österreichische Wintersportgebiete.	114
Rasende Eier Der diesjährige Skirenn-Rekord liegt bei 200 km/h.	118
Ski-Schelbe Max Gregers Fitness-Programm auf Platten.	122
Ratgeber	
Sicherheitsdenken Was Sie gegen Rost am Auto unternehmen können.	124
Dauerbrenner Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: Simca 1100.	132
Leser über ihre Autos Renault 4 Export, Citroën 2 CV 4, Datsun Cherry 100 A, Opel Kadett B, VW Polo, Innocenti Mini Cooper, Autobianchi A 112.	136
Sport	
Privatsache Harald Ertl: mit eigenem Rennwagen in der Formel 1.	140
Grande Casino Großer Preis der USA: Ärger um Clay Regazzoni.	161
Sportnachrichten	166

Das wahre Gesicht des kleinen Mercedes

Vor zwei Jahren wurde der erste Prototyp des neuen kleinen Mercedes im Straßenverkehr entdeckt, seit einem Jahr wird er auf dem Markt erwartet, zum Jahresanfang 1976 wird er in Dienst gestellt. Die letzten noch verbliebenen Geheimnisse um die neuen Kleinen aus Untertürkheim, ihr wahres Gesicht und die echten Maße lüftet ein Bericht auf **Seite 8**.



Kleiner Mercedes



Verzögerungstaktik: Clay Regazzoni

GP USA: Regazzonis Rache

Niki Laudas Teamgefährte Clay Regazzoni benahm sich beim Grand Prix der USA daneben: In Watkins Glen, wo er vor einem Jahr die Weltmeisterschaft an Emerson Fittipaldi verlor, stand er dem Brasilianer sieben Runden lang im Weg und wurde schließlich aus dem Rennen genommen. Fittipaldi kam danach zwar nicht mehr an Weltmeister Lauda heran, sicherte sich mit einem zweiten Platz vor Jochen Mass jedoch die Vize-Weltmeisterschaft. Hans Stuck beendete das Rennen als Achter an den Boxen mit einem Reifenschaden. **Seite 161**

Der große Sanfte aus Sochaux

Im Peugeot-Werk in Sochaux entsteht das neue Prestigemodell der französischen Marke, das überragenden Fahrkomfort und Kraft aus sechs Zylindern offeriert: der 604. Was der große Peugeot sonst noch bietet und ob er gegen die bereits etablierten Sechszylinder Chancen hat, untersucht Klaus Westrup in einem ausführlichen Testbericht auf **Seite 28**.



Peugeot 604 SL

Nachrichten

Eclat by Lotus

Lotus entwickelt gegenwärtig eine bemerkenswerte Aktivität. Schon zwei Wochen nach der Vorstellung des Mittelmotor-Zweisitzers Esprit auf dem Pariser Salon wurde auf der London Motor Show der 2+2sitzige Eclat als Nachfolger des Elan+2 S 130 präsentiert. Die keilförmige Karosserie des Eclat besteht wie bei allen Lotus-Modellen aus Kunststoff, für gute Fahrleistungen (Höchstgeschwindigkeit nach Werksangabe 210 km/h) sorgt der im Bug eingebaute 1973 ccm-Dop-



Neu bei Lotus: Eclat

pelnockenwellen-Vierzylinder mit sechzehn Ventilen, der auch im Esprit und im Spitzenmodell Elite verwendet wird. Weitere technische Details des Eclat: Unabhängige Radaufhängung vorn und hinten, vorn Scheiben – hinten Trommelbremsen und Vierganggetriebe (auf Wunsch Fünfgang).

Neuer Simca ab 11 500 Mark

Chrysler/Simca gab die Richtpreise der neuen 1307/1308-Modelle (Fahrbericht Heft 20/1975) bekannt:

Simca 1307 GLS, 55 PS DM 11 450,-
Simca 1308 S, 75 PS DM 12 360,-
Simca 1308 GT, 85 PS 13 125,-

320-Heck modifiziert

Mit leicht modifiziertem Heck wird ab sofort die seit August produzierte BMW-Modellreihe 320 ausgeliefert. Das bisher unter der Stoßstange placierte Nummernschild rückt hoch und

zwischen den nun mit Chromrand verzierten Heckleuchten verläuft ein Chromstreifen.

Schluck für Schluck

Im nächsten Jahr wird der Preis für einen Liter Superbenzin in der Bundesrepublik auf über eine Mark ansteigen. Bereits im Spätherbst soll der Sprit um zwei Pfennige und zu Beginn des nächsten Jahres noch einmal um mindestens den gleichen Betrag teurer werden. Die Gründe: Erhöhung der Ölpreise durch die OPEC und das Benzin-Blei-Gesetz.

Zollverein

Um zehn Prozent werden sich in Zukunft ausländische Autos in den USA verteuern, wenn ein Gesetzentwurf des republikanischen Senators Paul Finnan verabschiedet wird, der einen erhöhten Zoll für sämtliche importierten Kraftfahrzeuge vorsieht. Ein ähnliches Vorhaben plant auch Großbritannien, obwohl es als EG-Mitglied eigentlich keine derartigen Zölle erheben dürfte. Daher soll die Zwangsabgabe nach einem halben Jahr – wenn auch zinslos – wiedererstattet werden.

Fiat teurer

Um knapp zwei Prozent erhöhte Fiat die Preise für die meisten Modelle. Gleichzeitig werden seit Oktober alle Wagen ab der 128-Baureihe serienmäßig mit Automatikgurten ausgerüstet. Die neuen Preise (alte in Klammern): 126 DM 5890,- (5690,-), 128 DM 8190,- (7990,-), 131 mirafiori 1600 DM 11 365,- (11 190,-), 132 GLS DM 13 190,- (12 790,-).

Feinarbeit

Morris Marina und Austin Allegro, Mittelklasse-Autos von British Leyland, erfuhren Detailverbesserungen: Neu abgestimmte Radaufhängungen beim Marina, mehr Knieraum im Fond und überarbeitetes Fünfganggetriebe beim Allegro.



Reif für den Serienstart ist der neue Porsche 924 (hier ein erjagter Erbkönig in endgültiger Ausführung), der Mitte November der Öffentlichkeit vorgestellt werden wird. Erstmals geht Porsche vom Heckmotor ab: Der wassergekühlte 125 PS-Zweilitermotor (Audi 100-Aggregat mit obenliegender Nockenwelle) sitzt im Bug, der Antrieb erfolgt über die Hinterräder. Gebaut wird der Porsche 924 täglich in 100 Stück-Auflage in Neckarsulm, verkauft werden soll er etwa ab der Jahreswende. auto motor und sport informiert in Heft 24 mit einem ersten Fahrbericht.

Auto im Fernsehen

ARD

Der 7. Sinn

Tips für Zweiradfahrer.
Freitag, 24. Oktober,
22.05 Uhr.

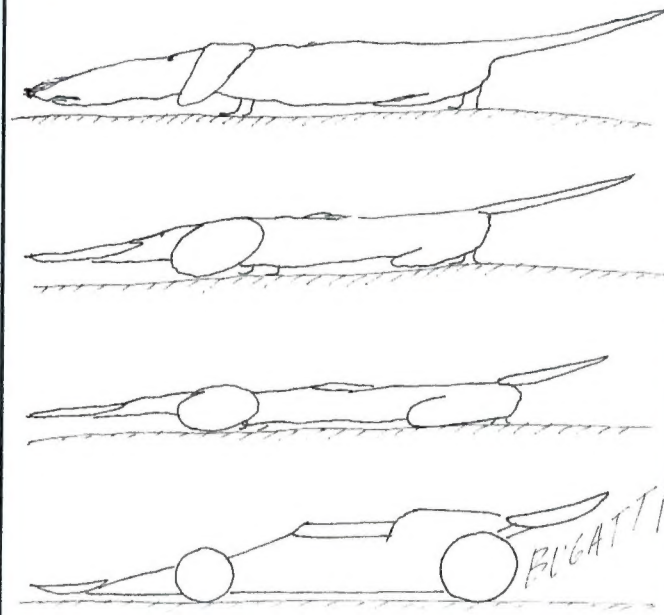
ZDF

Der Sport-Spiegel

Autotest: BMW 320.
Mittwoch, 29. Oktober,
19.30 Uhr.

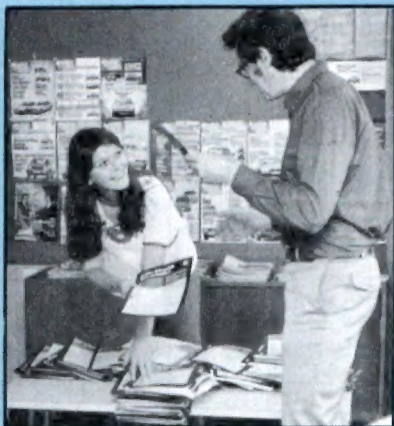


Bugattis Auto-Strich: Metamorphose



Die vom Porsche träumen

Fünf „Traumautos für junge Leute, bis 8000 Mark“ entwarfen deutsche Autofirmen für auto motor und sport (Heft 17/75), 3973 Leser wählten daraus ihren Traumwagen: 1149 Stimmen erhielt der Porsche, 820 der BMW, 714 der Ford, 691 der VW, 599 der Polo junior von Audi NSU. 100 Einsender wurden durch das Los (Aufsicht: Notar Harald Crusen, Stuttgart) als Gewinner von Mappen mit handsignierten Reproduktionen der Originalzeichnungen ermittelt, zwei als Teilnehmer an einer Diskussion mit den Schöpfern der Autos: Peter Kessler/Essen und Rudi Brochhaus/Linde.



Ziehung der Mappen-Gewinner



Rudi Brochhaus



Peter Kessler

Gewinner: Martin Fecker, 7541 Schwann; Günter Niesit, 465 Gelsenkirchen; Jochen Brohmann, 31 Celle; Peter Oberem, Mülheim; Hans Pöstges, 5144 Wegberg; Ernst Böcherer, 7832 Kenzingen; Heinz Wendelin, 851 Fürth/B.; Johann Niedl, 8221 Matzing; Helmut L. Stojetz, 83 Landshut; Joachim Arland, 29 Oldenburg; Gerd Lede, 7332 Eislingen; Eckhard H. Burgdorf, 7 Stuttgart 80; Christoph Krug, 5471 Saffig; Manfred Drescher, 4937 Lage/Lippe; Hansgert Reinhardt, 6706 Wachenheim; Detlev Noeske, 472 Beckum; Stefan Schwanke, 48 Bielefeld 1; Veit Lang, 54 Koblenz; Hans Gärtner, 22 Elmshorn; E. Duw, 2 Hamburg 74; Frank Dietrich, 623 Frankfurt 80; M. Schulte-Ebbert, 46 Dortmund; Dr. W. A. Harder, 5 Köln 80; Danilo Rusjan, Basel; Klaus Horst, 4705 Pelkum; Heinz Flick, 6336 Solms; Rolf Börner, 2083 Halstenbek; Josef Menke, 459 Cloppenburg; Rainer J. Kositzki, 89 Augsburg; Boris Hoffmann, 452 Melle 5; Peter Schindhelm, 8822 Wassertrüdingen; Robert Wörle, 8 München; Max Heinz, CH-Oberentfelden; Werner Müller, 567 Opladen; Marian Kremnican, Bratislava; Helmut Falk, 6638 Dillingen; Eberhard Werner, 48 Bielefeld; Haidn Mielenz, 2341 Falshöft; Karl-Georg Althoff, 443 Steinfurt; Klaus-Jürgen Zabel, 3306 Lehre; Hans-Alex Henningsen, 233 Eckernförde; N. Dürkopp, 4961 Wendthagen; Peter Herrmann, 7109 Widdern 2; Heinrich E. Höhn, 4542 Tecklenburg; Horst Wichelmann, 3 Hannover; Peter Siegel, 668 Neunkirchen; Paul Kuntor, 4231 Mehrhoog; Hans-Peter Figel, 7614 Gegenbach; Peter Wagner, 287 Delmenhorst; Andreas Timaeus, 3507 Baunatal 2; Gunther Bethe, 6051 Weiskirchen; Manfred Hofmann, 7296 Glatten-Böfingen; Klemens Burkart, 76 Offenburg; Karl Reicherter, 6601 Bübingen; Udo Schramm, 715 Backnang; Achim Brenner, 724 Horb; Horst Sippel, 85 Nürnberg; Gabriele Zschucke, 775 Konstanz; Michael Karus, 56 Wuppertal; Ulrich Jansen, 5 Köln 80; Anton Szeibert, 5 Köln 41; Anusch Mazloum, 851 Fürth/B.; Edwin Schäfer, 6203 Hochheim; Lutz Netuschil, 74 Tübingen; Rolf Wagner, 6972 Tauberbischofsheim; Klaus-Dieter Hensen, 875 Aschaffenburg; Karl Matuscher, 7987 Weingarten; Alfred Geber, 712 Bietigheim-Bissingen; Walter Neumayer, 8201 Nußdorf; Dieter Rodenkirchen, 3 Hannover 1; Alexander Kaiser, 429 Bocholt-Barlo; Thomas Slawig, 5778 Meschede; Wilhelm Thieles, 404 Neuß; Ullrich Krillke, 469 Herne 1; Hans-Jürgen Hoppe, 757 Baden-Baden; Christian Strasser, Wien; Karl-Heinz Wehmeyer, 48 Bielefeld 14; Erich Auer, A-Neunkirchen; Harald Regelin, 67 Ludwigshafen; Harry Finkenauer, 6502 Mainz-Kostheim; Peter Schirmer, 854 Schwabach; Max Sasenfeld, 5064 Roesrath; Klaus Ströher, 294 Wilhelmshaven; Rudolf Brückl, 8047 Karlsfeld; Wolfgang Reinecker, 2223 Meldorf; Hans Beck, 7209 Wehingen; Helmut Kohl, 3078 Stolzenau 1; Reinhard Rehse, 3251 Aerzen 1; Thomas Plath, 6404 Neuhoß; Paul Srna, Wien; Jörg Henkel, 4005 Meerbusch 1; Joachim Fürle, 3396 Altenau; Uwe Albrecht, 28 Bremen 44; Bernd Soyka, 33 Braunschweig; Hans-Ulrich Peterelt, 224 Heide; Kurt Weber, 3 Hannover; Frank Behrens, 2 Hamburg 63; Maria Langes, 535 Euskirchen; Jürgen Mahle, 633 Wetzlar; Peter Mayer, 8 München 2.

Personalien



Sattelfeste Autobauer stellte auto motor und sport in Heft 21 vor. Um die durch Fotomontage erreichte Eintracht auf einem Bild zu ermöglichen, nahmen sieben beteiligte Fotografen und ihre Hauptdarsteller ungewöhnliche Strapazen auf sich. Audi NSU-Vorstand Piëch posierte in letzter Stunde vor der Abreise zu

einer Kur in Montegrotto. VW-Entwicklungschef Fiala wirkte bis nachts um zwölf, um seine beste KTM aus der Transportkiste zu packen und zu montieren. GM-Stylist Mitchell mußte in Amerika vor die Kamera, Opel-Chefingenieur Whitesell wenige Stunden vor der Abreise nach Australien. Die BMW-Bosse scheuten selbst Striptease vor der Belegschaft nicht: Unter freiem Himmel tauschten sie Kombi und Stiefel. Leder tragen die BMW-Oberen nämlich nur bei gemeinsamer Testfahrt.



Nachtschicht: Fiala



In Leder auf Versuchsfahrt: BMW-Bosse Schäfer, Radermacher, Rappelius, Koch, Sarfert (von links).

Ganz nach Maß

Neuer kleiner Mercedes 200/280 – niedriger, schmaler, länger.

Von Helmut Luckner

Wein gewinnt durch Lagern. Falls Gleiches auch auf neue Automodelle zutreffen sollte, dann könnte ein außergewöhnlich guter Mercedes-Jahrgang 1976 zu erwarten sein: Im Januar stellt Daimler-Benz die neuen „Kleinen“ in Dienst, deren Prototypen bereits seit zwei Jahren auf den Straßen rund um Stuttgart gesichtet werden.

Attrappen für die Kühler/Scheinwerfer- sowie die Heckpartie waren die letzte Tarnung der Mercedes-Neulinge im öffentlichen Straßenverkehr – die nebenstehenden Abbildungen lüften jetzt auch dieses Geheimnis: Die Mercedes-Unterstufe (200 bis 280 und alle Diesel-Modelle) wird in neuer Karosserie stark der erfolgreichen S-Klasse ähneln.

Der Vergleich Maß für Maß offenbart, daß die Kleinen von Mercedes dabei kaum an Kompaktheit verlieren. Die

45 Millimeter länger, 64 Millimeter schmaler

neuen Autos werden zwar um 45 Millimeter länger als die bisherige Serie 4725 gegenüber 4680 Millimetern), aber schmaler (1706 gegenüber 1770 Millimetern) und niedriger (1430 gegenüber 1440 Millimetern) werden als ihre seit 1968 gebauten Vorgänger.

Das Längenwachstum kommt voll dem Radstand zugute: Er wurde von 2750 auf 2795 Millimeter verlängert, die Spur bleibt an der Vorderachse unverändert 1488 Millimeter breit und nimmt an der Hinterachse um sechs auf 1446 Millimeter zu.

Im Innenraum stehen wenige Millimeter mehr Breite, knapp ein Zentimeter mehr Kopfhöhe auf den Vordersitzen und so gut wie unveränderte Maße für den Knieraum und die Kopfhöhe im Fond zur Verfügung.

Bei der Fahrwerkskonstruktion wird sich unter dem neuen Hut nichts Grund-

**Der S-Klasse ähnlich:
der kleine Mercedes ohne Tarnung.**





legendes ändern — zumindest nichts, was kostspielige neue Fertigungsanlagen erfordern würde. Bekannt ist, daß die Vorderachse der neuen Kleinen der Machart der S-Klasse-Konstruktion angeglichen wird.

Zusätzliche Investitionen will Daimler-Benz auch auf dem Motorensektor begrenzen. Daimler-Philosophie: „Es geht uns so gut, weil wir so sparsam sind.“ Deshalb wird lediglich das älteste aller Mercedes-Aggregate, der Motor des bisherigen 230.6, durch einen neuen

Im Frühling ein neues Coupé

Sechszylinder von 2,5 Liter Hubraum ersetzt werden — ein Motor, der aus vorhandenen Baugruppen kombiniert und auf bestehenden Fertigungsanlagen in Stuttgart-Untertürkheim gebaut werden kann.

Ändern wird sich, wie bereits berichtet (siehe auto motor und sport Heft 19/1975), auch die Art der Einspritzung: Anstelle der bisherigen D-Jetronik soll die weitverbreitete Bosch K-Jetronik die Ära der Luftmengenmessung auch bei den kleinen Einspritzmotoren von Daimler-Benz einleiten.

Die neue Mercedes-Modellreihe wird das bisherige Programm nicht schlagartig ablösen: Nach der Präsentation im Januar sollen die Kleinen innerhalb eines halben Jahres ins neue Kleid schlüpfen — als letzte mit Sicherheit die 200 D, deren Fortbestand der großen Taxikundschaft wegen außer Zweifel steht.

Mercedes-Coupés pflegen sich in der Regel nur geringfügig von den Limousinen abzuheben. Dennoch wird Daimler-Benz auch bei der neuen Serie nicht auf eine Coupé-Version verzichten, die den 250 C/CE ablöst. Wahrscheinlicher Start des neuen Coupés: Mitte März 1976 auf dem Genfer Salon, auf dem Daimler-Benz traditionell um die Präsentation eines neuen Autos bemüht ist.



Gebietsreform

Auto-Haftpflicht wird zum 1. Juli 1976 völlig umgestaltet.

Drei Jahre nach der umfassenden Reform des Kasko-Tarifs müssen Deutschlands Autofahrer abermals auf eine gravierende Änderung in der Versicherung gefaßt sein: Die über 100 bundesdeutschen Haftpflicht-Versicherer planen zum 1. Juli 1976 eine völlige Neuordnung der Tarifbestimmungen und wollen die bisherige Einteilung nach Ortsgrößen (G 2, G 1, M, L und E) und Tarifgebieten (gelb oder grün) durch insgesamt sechs neue Regionalklassen mit unterschiedlichen Grundprämien ersetzen.

Basis der Haftpflicht-Reform ist die tatsächliche Unfallhäufigkeit in jedem einzelnen Regierungsbezirk. Die Neueinteilung in die sechs Stufen von der billigsten Klasse I bis zur teuersten Klasse VI beruht auf vierjährigen statistischen Erhebungen des HUK-Verbandes, der Dachorganisation der Auto-Versicherer.

Bei ihren Recherchen hatten die Statistiker festgestellt, daß Autofahren in Deutschland je nach Region unterschiedlich gefährlich ist. So fahren beispielsweise Heilbronner um mindestens 20 Prozent sicherer als Großstädter in Hamburg, Frankfurt, Köln oder Mün-

chen. Andererseits ergab die Auswertung des Unfallgeschehens für Ostfriesen in Oldenburg und Schwaben in Augsburg das gleiche Risiko (jeweils Tarifklasse IV).

Im Gegensatz zu den derzeitigen Tarifbestimmungen zahlen Autofahrer, die in Mittelstädten bis 100 000 Einwohner leben, in Zukunft die gleiche Prämie wie die Landbevölkerung in ihrer Nachbarschaft. Für größere Städte wurde jedoch weitgehend das bisherige System mit eigenen Klassen beibehalten — die Ballungszentren verteilen sich aber ab Juli kommenden Jahres je nach Unfallhäufigkeit auf verschiedene Tarilstufen: So sind beispielsweise die beiden Super-Großstädte Bremen und München — heute noch einheitlich in der Tarifgruppe G 2 zusammengefaßt — nach der Reform durch vier Klassen getrennt.

Für Bauern und Beamte freilich gelten auch weiterhin Sonderregelungen. Während Landwirte in Zukunft im ganzen Bundesgebiet Einheitsprämien zahlen müssen, gibt es für Angehörige des öffentlichen Dienstes drei unterschiedliche Tarifklassen.

Anfänger, die noch keine drei Jahre im Besitz eines Führerscheins sind, werden noch kräftiger als bisher zur Kasse gebeten: Sie sollen ab Juli 76 statt 150 Prozent 175 Prozent der Basisprämie entrichten. Neben einer Verteuerung in der schlechtesten Malusklasse S 3 auf 200 Prozent geht es auch mehrjährig schadenfreien Autofahrern kräftig an den Geldbeutel. Wer beispielsweise sechs Jahre unfallfrei geblieben ist, muß statt bisher 50 Prozent demnächst 55 Prozent der Basisprämie bezahlen. Auch der Gratisunfall, den Autofahrer in der Klasse SF 10 (zehn Jahre unfallfrei) bisher hatten, soll gestrichen werden: Sie sollen nach einem Schaden nicht in die prämiengleiche Klasse SF 9 (40 Prozent Beitrag), sondern in die Klasse SF 4 (65 Prozent Beitrag) degradiert werden.

Ob diesen stillschweigenden Preiserhöhungen im Juli 1976 im Schlepptau der Versicherungs-Neuordnung eine generelle Anhebung der Haftpflicht-Prämien folgen wird, ist freilich fraglich: Kurz vor der Bundestagswahl paßt eine Erhöhung der Versicherungsprämien kaum in die Landschaft.

Klaus Wießmann

Neue Haftpflicht-Klassen: Niederbayern, Oberpfalz, Hamburg, Frankfurt, Köln und München am teuersten			
Tarifklassen (TK)/ Regionalklassen	Regierungsbezirke	Super-Großstädte	Großstädte
TK I	Kassel, Braunschweig, Hildesheim	—	Heilbronn
TK II	Schleswig-Holstein, Oberfranken, Arnberg, Detmold, Hannover	Bremen, Essen	Braunschweig, Salzgitter
TK III	Mittelfranken, Koblenz, Stuttgart, Düsseldorf, Stade, Darmstadt, Lüneburg, Tübingen, Münster	Dortmund	Duisburg, Oberhausen, Mülheim, Rheydt, Krefeld, Mönchengladbach, Neuß, Wuppertal, Solingen, Remscheid, Leverkusen, Herne, Bochum, Hagen, Blefeld, Münster, Recklinghausen, Bottrop, Gelsenkirchen, Regensburg, Mainz, Kaiserslautern, Ludwigshafen, Osnabrück, Würzburg, Aachen, Bonn, Wolfsburg, Bremerhaven, Trier
TK IV	Oldenburg, Schwaben, Osnabrück, Unterfranken, Freiburg, Trier, Rheinhessen-Pfalz	Nürnberg, Hannover, Düsseldorf, Stuttgart, Berlin	Lübeck, Kiel, Erlangen, Fürth, Göttingen, Kassel, Wiesbaden, Offenbach, Darmstadt, Wilhelmshaven, Oldenburg, Augsburg, Koblenz
TK V	Köln, Aulich, Karlsruhe, Saarbrücken, Oberbayern	—	Saarbrücken, Mannheim, Heidelberg, Pforzheim, Freiburg
TK VI	Niederbayern, Oberpfalz	Hamburg, Frankfurt, Köln, München	—

Eberhard v. Kuenheim

Der Vorstandsvorsitzende von BMW war Gast
von auto motor und sport und
diskutierte mit der Redaktion. v. Kuenheim erklärte ...

... zur letzten Preiserhöhung: Ich kann sie recht banal begründen. Fragen Sie Ihre Frau, wieviel teurer Pfirsiche und Kinderschuhe geworden sind. Auch das Autobauen ist teurer geworden. Materialkosten, Löhne, Steuern und Energieaufwand sind so gestiegen, daß jedes Jahr unser Ertrag um ein Prozent geringer geworden ist. Wenn diese Entwicklung anhält, arbeitet 1980 die deutsche Industrie mit roten Zahlen. Also: Wir haben die Preise erhöht, weil bei uns der Ertrag einfach zu gering war.

... zur verlängerten Garantie: Der deutsche Autofahrer fährt im Jahr durchschnittlich 12 000 Kilometer, der BMW-Fahrer rund 27 000. Für uns war die Verlängerung mithin gravierender als für Firmen, deren Wagen weniger gefahren werden. Die verlängerte Garantie kostet uns etwas mehr als ein Prozent vom Verkaufspreis des Wagens. Wer bezahlt sie am Schluß? Der Kunde. Aber die Garantieverlängerung wird für uns kein Motiv für eine Preiserhöhung.

... zum Langzeitauto: Das wird kein generelles Thema für die deutsche Automobilindustrie. Auch Autos unterliegen dem Zeitgeschmack. Es bleibt bei einem Neuerungsbedarf alle zehn Jahre. Langzeitgarantie haben wir schon seit drei Jahren: sieben Jahre Rostschutz.

... zum bleiarmen Benzin: Kein BMW wird liegenbleiben, wenn ab Januar 1976 der Bleigehalt im Benzin von 0,40 auf 0,15 Gramm je Liter herabgesetzt wird. Wir müssen allerdings verlangen, daß die Raffinerien uns den Kraftstoff liefern, den wir für unsere Versuche aus ihren Labors bekommen haben. Nach den Aussagen der Bundesregie-



Eberhard v. Kuenheim

leitet seit sechs Jahren BMW. Der 46jährige Diplomingenieur des Maschinenbaues kommt aus Ostpreußen, wo seine Familie eine Pferdezucht betrieb. Für 1975 hat er BMW hohe Ziele gesetzt: 220 000 Autos, 3,1 Milliarden Mark Umsatz. v. Kuenheim betreibt seine Profession mit Überzeugung, denn: „Ich kenne in der deutschen Industrie kein Unternehmen, in dem der Vorstand einen größeren Entscheidungsfreiraum hat als bei BMW.“

rung und der Mineralöl-Industrie ist das gesichert.

... zur Modellpolitik: Jetzt arbeiten 1600 Leute in unserer Entwicklung, wir geben rund drei Prozent unseres Umsatzes für Entwicklungsarbeiten aus. Unsere Modellpolitik bis 1980: die Verfeinerung in allen Dingen. Spektakuläre Schritte – wie etwa in der Flugzeugindustrie die Umstellung vom Propeller auf die Düse – wird es nicht geben. BMW wird keinen kleineren Wagen als den 1502 bauen, denn kleinere Autos können wir wirtschaftlich nicht fertigen. Es wird auch – abgesehen vom 1502 – bei unseren drei Grundmodellen bleiben, es wird also keinen BMW-Achtzylinder geben. Dafür wollen wir die Entwicklungskosten – etwa 100 Millionen Mark – und die Personalkapazität nicht aufbringen.

... zum Rennsport: Wir werden immer in der einen oder anderen Weise am Rennsport beteiligt sein, bei Rallyes oder mit Tourenwagen. Denn wir wollen den Erfahrungsschatz aus dem Rennsport nicht missen und gewinnen immer neue Erkenntnisse für Motoren, Bremsen, Fahrgestell usw. Ich werde immer nach einem Formel 1-Motor gefragt und kann nur antworten, daß es unsere Pflicht ist, auch darüber nachzudenken. Aber beteiligen werden wir uns nur am Breitensport, wenn wir auch wissen, wie werbewirksam ein Formel 1-BMW wäre. Aber wir müßten den Wagen nicht nur machen, der Wagen müßte auch gewinnen.

Bei seinem Redaktionsbesuch wurde BMW-Chef v. Kuenheim begleitet von Bernhard Osswald, Vorstandsmitglied Entwicklung, Alex von Falkenhausen, verantwortlich für Motorenentwicklung und -konstruktion, Horst Avenarius, verantwortlich für Information und Öffentlichkeitsarbeit, und Pressechef Dirk Strassl.

Glückskind

33jähriger wurde deutscher Renault-Chef.

Weil er „Geldprobleme“ hatte, entschloß sich der Literaturdozent an der Pariser Universität zum radikalen Berufswechsel und sein Mut wurde belohnt: Daniel Goeudevert avancierte schnell zum Generaldirektor. Seit Mitte September amtiert der 33-jährige als Vorstandsvorsitzender der Deutsche Renault AG in Brühl bei Bonn.

Damals, 1965, erinnert sich der hünenhafte, rotblonde Mann aus der Champagner-

zung als Generaldirektor zu Citroen Deutschland.

Aber immer bewunderte der Citroen-Mann die „musterhafte Firma Renault“, und als er einen Renault-Boß kennenlernte, bewarb er sich. Renaults Altvater Dreyfus ließ ihn kommen und versprach nichts: „Eine Generaldirektor-Stelle ist nicht drin.“ Doch als Goeudevert zugesagt hatte, bekam er sie: Er wurde Chef der größten Renault-Auslandstochter (Vorgänger Pierre Herr-



Daniel Goeudevert: Renault-Deutschland-Chef.

stadt Reims, hatte er schon drei Kinder und wußte nicht, „wie ich sie ernähren sollte“. Der Balzac-Verehrer klappte die Bücher zu und bewarb sich auf eine Chiffre-Anzeige, als Autoverkäufer. Er landete bei Citroen, ließ sich auf Verkauf trainieren und wurde ein guter Verkäufer: bis zu 30 Wagen im Monat. 1968 kam der Auftrag, in Genf eine Filiale aufzubauen, deren Generaldirektor er 1972 wurde. Und im August 1974 kam die Verset-

zung mann wechselt zu Renault-Iran über). Mit 33 war er zum drittenmal Generaldirektor. „Ich hatte immer das Glück, daß da, wo ich hinkam, über mir bald etwas frei wurde“, löste er sein Karrieregeheimnis.

Für Renault-Deutschland – mit 140 000 Wagen auf einem Marktanteil von 7,4 Prozent angelangt – sieht Goeudevert noch höhere Ziele: „170 000 verkaufte Renault im Jahr.“

Manöverschaden

Was Besucher der IAA alles anrichteten.

Noch nie“, so resümiert Daimler-Benz zufrieden, „waren Besucher einer Automobilausstellung so diszipliniert wie auf der IAA 1975 in Frankfurt.“

Die Untertürkheimer Wertschätzung über das Wohlergehen der 792 000 Besucher in diesem Jahr hat gute Gründe: Im Gegensatz zu bisherigen Automobilmessen überstanden sowohl die 6.9-Novität als auch die Oldtimer-Raritäten, darunter ein SSK, den elftägigen Besucheransturm unbeschadet.

Stärker gefährdet waren sportliche Wagen ab einer gewissen Preisklasse. Sammelwütige Souvenirjäger demontierten auf der IAA 1975 allein fünf Schalthebelknöpfe mit Porsche-Emblem und waren auch sonst nicht zimperlich im Umgang mit den Wagen aus Zuffenhausen.

Zerstört wurden mehrere Aschenbecher, Innenspiegel, Hebel für die Lüftungs- und Heizungsbedienung sowie Türverriegelungen.

In desolatem Zustand beendete die markante Heckflosse des Porsche turbo den strapaziösen Messedienst. Zahllose Daumen interessierter Besucher hatten den

ehemals glattflächigen Flügel in ein welliges, mit Delen verunziertes Gebilde verwandelt. Der bewährten Daumenprobe waren desgleichen zwei 911-Motorhauben zum Opfer gefallen, die anschließend einer gründlichen Renovierung bedurften. Porsche zeigt sich noch halbwegs zufrieden: „Wir sind mit 4000 Mark Schaden noch mal gut davongekommen. Früher war es schlimmer.“

Gänzlich ohne Schrammen verließen die von BMW präsentierten Autos das Messegelände. Mißgeschick am Rande: Ein am BMW-eigenen Elektrizitätswerk hantierender Fotograf sorgte für totalen Stromausfall, der das Antriebsaggregat der Drehscheibe verschmoren ließ, auf der ein BMW 320 i präsentiert wurde.

Spuren der Verwüstung beklagte dagegen Auto-Bekker, der vor allem an Wochenenden Besucher nur nach eingehender Gesichtskontrolle auf den abgeriegelten Stand ließ. Dennoch gab es Flurschaden.

Ein unbekannter Vandalist veranstaltete das linke aufklappbare Scheinwerfergehäuse des 89 000 Mark teu-



Porsche turbo: Flügel verbeult.

Selbstzünder im Aufwind

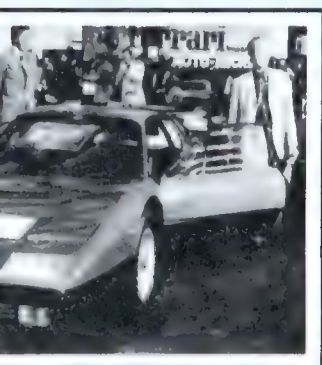
Neue Diesel-Pkw von General Motors und VW.

ren Ferrari 365 GT 4 2+2 mit einem tiefen Kratzer, zahllose Dellen an den Front- und Motorhauben zweier Ferrari Berlinetta Boxer zeugten von regem Interesse der Besucher. Deutliche Kampfspuren trugen auch die Leichtmetallkarossen der beiden jeweils 70 000 Mark kostspieligen Panther, die – so ein Becker-Sprecher – rundum verbaut waren. Die Kosten stuft Becker freilich gering ein: etwa 8000 Mark.

Leichte Blessuren waren auch bei Ferrari-Konkurrent Lamborghini zu konstatieren. Während der über 70 000 Mark teure Espada Kratzer und eine Delle davontrug, blieb das 100 000 Mark-Auto Countach in jungfräulichem Zustand – es stand, unerreichbar für Besucher, auf einer Drehscheibe.

Die üblichen Messe-Schäden vermeldet auch Alfa Romeo, wo es Lackkratzer, deformierte Scheibenwischer, gestohlene Schaltknüppel, Zigarettenanzünder, Tankdeckel und Innenspiegel zu registrieren galt.

Glück im Unglück: Ein stets gut gefüllter Kühlschrank verschwand vom Alfa Romeo-Stand erst in der letzten Nacht. U.B.



Ferrari BB: Hauben eingedellt.

Vieles spricht dafür, daß dem Dieselmotor im Personenwagen künftig eine noch vor kurzem kaum für möglich gehaltene Bedeutung zukommen wird. Das erscheint in einer Zeit überraschend, in der Dieseldieselkraftstoff vielfach teurer als Benzin ist, Lebensdauer-Vorteile gegenüber dem Ottomotor kaum noch vorhanden sind. Herstellungskosten über, Hubraumleistung und Laufkultur jedoch deutlich unter Benzinmotoren-Niveau liegen.

Aber die Palette dieselgetriebener Personenwagen – allen voran Mercedes, dann Peugeot, Opel und seit der IAA auch Citroen mit dem CX – dürfte ab 1977 durch zwei gewichtige Namen erweitert werden: General Motors und VW. Beide Konzerne betreiben mit Hochdruck die Kultivierung des Dieselmotors für die speziellen Belange im Personenwagen, wobei die Phase der Grundlagenforschung und Prüfstandserprobung weitgehend abgeschlossen ist und die praktischen Fahrversuche längst begonnen haben.

Während bei GM ein V8-Motor mit 4,6 Liter Hubraum und etwa 130 PS Leistung fertig entwickelt ist, handelt es sich bei der VW-Konstruktion um ein Vierzylinder-Triebwerk, das auf dem Audi 80-Motor basiert und sowohl im Passat als auch im Golf verwendet werden kann. Interessant ist, daß der VW-Diesel nicht nur in Wolfsburg, sondern auch bereits bei der amerikanischen Umweltschutzbehörde (EPA) umfangreichen Tests unterzogen wird.

Das Forschungsprojekt Diesel hatte bei VW mit 1,5 Li-



Künftig auch mit Dieselantrieb: VW-Modelle Passat Variant und Golf.

ter Hubraum begonnen. Dann wurde – entsprechend den Benzinmotoren – die Zylinderbohrung auf 79,5 mm vergrößert, was bei 80 mm Hub ein Volumen von 1,6 Liter ergibt. Damit wird der VW-Diesel, der durch einen Grauguß-Zylinderkopf, durch das nicht ganz so wirtschaftliche, aber kultivierter arbeitende Vorkammer-Verfahren sowie durch eine von Bosch entwickelte Einspritzanlage gekennzeichnet ist, etwa 45 bis 50 PS erzielen.

Waren es früher hauptsächlich Wirtschaftlichkeits- und Lebensdauer-Vorteile, die für den Diesel sprachen, so sind es heute die einfacheren Lösungen von Problemen, die speziell die US-Abgasgesetzgebung aufwirft. Das gilt insbesondere für den Fall, daß die für 1978

vorgesehene, jedoch heftig umstrittene Begrenzung der Stickoxyde auf 0,4 Gramm pro Meile nicht Gesetz wird. Dann kommt nämlich der Diesel weiterhin ohne leistungsmindernde Abgasrückführung und teuren Katalysator-Auspuff aus, was dem Selbstzünder unter dem Strich deutliche Verbrauchs- und Kostenvorteile bei gleichzeitiger Verringerung des Leistungsgefälles zum Ottomotor bringt.

Ungeklärt ist freilich noch die Frage, ob und wie bei massiertem Auftreten des Dieselmotors die Emissions-Gesetze auf diese Motorenart abgestimmt werden. Denn wenn Diesel-Abgase auch nicht als gesundheitsschädlich gebrandmarkt werden – hochgradig lästig sind sie in jedem Fall.

H. E.

„Die Karosserie ist nur der erste

Interview mit Porsche-Chef Fuhrmann über das Langzeitauto.

?: Herr Dr. Fuhrmann, Porsche propagiert das Langzeitauto. Geschieht das aus wirtschaftlicher Vernunft oder ist das nur ein Werbegag?

Fuhrmann: Es ist sicher kein Werbegag, weil Porsche davon lebt, die Technik und die Funktion in den Vordergrund zu stellen. Wir haben auch immer von der Überlegenheit des Konzeptes und von der Überlegenheit der Durchführung dieses Konzeptes gelebt und nie von Gags.

?: Für das Langzeitauto ist das ja der zweite Anlauf. 1973 haben Sie auf der IAA schon einmal dieses Projekt propagiert. Warum diese Neuauflage?

Fuhrmann: Ich würde das eigentlich nicht als zweiten Anlauf sehen, sondern als konsequente Fortführung unserer Bemühungen auf diesem Gebiet.

?: Die Karossen des Porsche-Jahrgangs 1976 sind feuerverzinkt. Bisher war ja der Rost ein Freund des Fabrikanten, jetzt geben Sie sechs Jahre Garantie. In dieser Zeit kann einiges andere, von den Sitzen bis zum Auspufftopf, verschlissen sein. Deutet das nicht konsequenterweise an, daß die Karosserie nur die erste Station auf dem Weg zur Langlebigkeit war?

Fuhrmann: Ganz richtig. Die Karosserie ist die erste Station, aber auch die wichtigste. Sie ist der Teil an einem Automobil, der sozusagen die Lebenserwartung des Automobils bestimmt. Wenn beispielsweise die Ventile eingeschlagen sind, die Sitze durchgesessen und die Stoßdämpfer unbrauchbar, so kann man doch immer wieder ein neues Auto daraus machen. Wenn aber die Karosserie durchgerostet ist, dann ist sie nicht nur unansehnlich, sondern auch gefährlich, weil die tragenden Elemente, die für die Fahrsicherheit notwendig sind, nicht mehr volle Funktion haben.

?: Was wären — nach der Karosserie — die nächsten Langzeitschritte?

Fuhrmann: Wenn man im Karosseriebereich weitergekommen ist, wird man sich selbstverständlich den anderen

Teilen sinnvoll widmen. VW-Entwicklungschef Fiala hat einmal gesagt, bei einem Auto sollten möglichst alle Teile zum gleichen Zeitpunkt verschlissen sein, und dieser Zeitpunkt sollte möglichst weit weg liegen.

?: Bedenken Sie beim Langzeitprojekt die möglichen Auswirkungen auf den Beschäftigungsstand? Auch ein Motor, der nicht mehr überholt werden muß, hat letzten Endes zur Folge, daß es für ihn keine Werkstatt mehr geben muß.

Fuhrmann: Ja, aber ich habe schon mehrfach geäußert, daß ich das für das schlechteste Argument gegen das Langzeitauto halte. Denn dann müßte man ja die Ingenieure alle einsperren, deren Haupttätigkeit es seit vielen Jahren ist, zu rationalisieren. Und Rationalisieren heißt ja nichts anderes, als Kosten sparen, Arbeitszeit sparen und natürlich auch Material und Energie.

?: Auf der anderen Seite, Herr Dr. Fuhrmann, leben wir ja in der Wegwerfgesellschaft, in der Zeit des programmierten Verschleißes. Auch das ist Ingenieursaufgabe.

Fuhrmann: Genau, das ist richtig, aber ich meine, die Wegwerfgesellschaft und den Verschleiß haben nicht die Ingenieure erfunden. Vielleicht war das manchen kurzsichtigen Geschäftsleuten einmal eine Geschäftsgrundlage. Ich bin der Auffassung, daß gerade die Abkehr von der Wegwerfgesellschaft und deren Mentalität eine der wichtigsten Konsequenzen des Langzeitautos ist. Den Wegwerfkonsum muß man doch bremsen, weil der Mangel an Rohstoffen bekannt ist. Ich bin sehr überrascht, daß maßgebende Leute erklären, Rohstoffe hätten wir genug.

?: Haben Sie denn untersucht, Herr Dr. Fuhrmann, ob die Kundschaft auch so empfindet? Bisher war ja doch die landläufige Meinung, man wolle öfter mal was Neues.

Fuhrmann: Das stimmt. Aber ich kann, gestützt durch die rege Resonanz, die unser Langzeitprojekt auslöste, sagen,



Porsche-Chef Fuhrmann vor einem Studien

daß die Kundschaft an so etwas interessiert ist.

?: Uns scheint zwischen dem Plan der Langlebigkeit und der Praxis eine große Schwierigkeit zu bestehen, nämlich dadurch, daß Ihr Langzeitauto Modeeinflüsse nicht berücksichtigen kann. Während Sie beim Langzeitauto aber die Mode verdrängen wollen, gehen Sie selbst beispielsweise mit Autofarben ausgesprochen der Mode entgegen und machen Gags wie eine schwarze Lackierung mit.

Fuhrmann: Ich fahre die Autos, die mir das Styling-Studio gibt, weil ich damit dem Studio die Möglichkeit geben möchte, seine Gedanken zu verwirklichen. Ich möchte mich aber nicht mit jedem der Autos, die ich fahre, identifizieren. Aber es ist richtig: Modische Einflüsse müssen beim Langzeitauto zurückgestellt werden. Dennoch: Wenn Sie sich heute die Herrenmode anschauen, dann werden Sie sehen, daß

Schritt"



Foto: Seufert

Exemplar der feuerverzinkten 911-Karosserie.

es Leute und einen Stil gibt, der sich in den letzten 50 Jahren nicht gewandelt hat. Das ist beruhigend.

?: Beruhigend für ein paar konservative Typen?

Fuhrmann: Sicher kann man das konservativ nennen, aber wir haben ja auch nie behauptet, daß jeder ein Langzeitauto fahren muß. Mit Sicherheit wird es Leute geben, die ein modisches, kurzlebiges Auto vorziehen, und es spricht ja gar nichts dagegen, daß in unserer Marktwirtschaft diese beiden Dinge nebeneinander existieren.

?: Denken Sie, daß auch Porsche den Rolls-Royce-Effekt einmal haben könnte?

Fuhrmann: Ich würde sagen, man wird da natürlich hineinwachsen.

?: Herr Dr. Fuhrmann, wir haben uns sagen lassen, daß Sie selbst die Philo-

sophie vom Langzeitauto erdacht haben.

Fuhrmann: Das kann ich nicht leugnen.

?: Welche Erkenntnisse haben Sie dazu geführt, solche Überlegungen zu forcieren?

Fuhrmann: Es war nicht in erster Linie die Idee, die Autos einfach länger fahren zu können, sondern Ausgangspunkt war, Autos zu haben, bei denen man weniger Material braucht. Und wir haben ja ausdrücklich in unser Programm auch das Recycling einbezogen, und zwar nicht, indem man jetzt die Automobile einfach in so eine Schredder-Anlage hineinwirft und sieht, was man hinterher davon retten kann, sondern indem man schon bei der Konstruktion das Recycling berücksichtigt. Ich habe immer erklärt, man muß die Autos nicht nur montieren, sondern man muß sie auch demontieren können.

?: Soll das auch ein Denkanstoß für die ganze Industrie sein?

Fuhrmann: Natürlich. Für uns ist unser Sportwagen das Exerzierfeld, das uns selbst zur Verfügung steht. Dort verwirklichen wir in diesem Sinne so viel, wie eben einmal an einem Sportwagen und zum zweiten an einem elf Jahre alten Auto zu verwirklichen ist.

?: Sie haben einmal gesagt, Herr Dr. Fuhrmann, daß es nicht Aufgabe der Industrie sei, möglichst viele Leute zu beschäftigen.

Fuhrmann: Das ist richtig, ja. Die Aufgabe der Industrie ist es doch, Güter zu produzieren für die Wirtschaftsgemeinschaft, in der sie tätig ist. Aber das einzelne Werk ist natürlich nicht verpflichtet, möglichst viele Leute zu beschäftigen, sondern es hat einen Auftrag. Eine Automobilfabrik hat Automobile zu bauen, und das mit einem möglichst geringen Aufwand an Energie, Material und Arbeitskraft.

?: Herr Dr. Fuhrmann, kann ein Langzeitauto noch ein Sportwagen sein?

Fuhrmann: Warum sollte es kein Sportwagen sein? Man muß sich da natürlich darüber unterhalten, was man unter einem Sportwagen versteht. Wir verstehen hier unter einem Sportwagen einfach nur ein Auto, das ein perfektes Fahren zuläßt. Wenn man die Sache so sieht, dann sehe ich kein Hindernis, daß ein solches Auto ein Langzeitauto sein kann.

?: Es ist Ihnen also auch nicht unangenehm, wenn man im 911 oder gar im turbo einen wirklichen Sportwagen sieht?

Fuhrmann: Natürlich nicht. Wir bekennen uns ausdrücklich zum Sportwagen. Wir halten ihn für das Maß der Dinge in der Autokonstruktion, und wir haben nur eine Anpassung des Sportwagens und des Sportwagenkonzepts an die Zeit vorgenommen, keineswegs eine Abkehr vom Sportwagen.

?: Wäre es denn denkbar, Herr Dr. Fuhrmann, daß man im Bemühen, den 911 jetzt noch mehr der Zeit anzupassen, auch eine Vollautomatik für dieses Modell vorsieht?

Fuhrmann: Die Begrenztheit unserer Serie in der Stückzahl legt uns natürlich Beschränkungen auf, so daß das, was wir gerne möchten, und das, was wir dann machen, nicht immer unbedingt unter einen Hut zu bringen ist. Es gibt kein fertiges automatisches Getriebe, daß in unseren Porsche hineinpaßt.

?: So war das nicht gemeint. Würden Sie es für denkbar halten?

Fuhrmann: Natürlich, wenn wir könnten, dann würden wir das natürlich anbieten, weil ja unsere Kundschaft aus verschiedenen Gründen Porsche fährt. Es gibt auch Leute, die die großen Reserven dieses Autos sehr schätzen, sie jedoch im praktischen Fahrbetrieb nur gelegentlich nutzen.

?: Sie würden also zwischen einem 911 und einer Vollautomatik ideologisch keinen Widerspruch sehen. Herr Dr. Fuhrmann, halten Sie es auch für

denkbar, daß ein Porsche im Langzeitsinne einmal einen Motor haben wird, der 300 000 Kilometer hält?

Fuhrmann: Ich würde sagen, darum wird man sich bemühen.

?: Sie sind jedenfalls entschlossen, es bei der Karosserie nicht zu belassen.

Fuhrmann: Sicher.

?: Geht man jetzt bei der Betonung der Langlebigkeit nach einem richtigen Netzplan vor und sagt, wir nehmen uns jetzt das Aggregat vor und dann das. Oder entsteht nach der Karosserie erst einmal eine große Atempause?

Fuhrmann: Nein, eine Atempause machen wir sicher nicht. Wir haben ja das Langzeitauto als Studienprojekt laufen, was ja, wie Sie wissen, vom Forschungsministerium mitfinanziert wird. Als zweiter Teil würde dann eine Verwirklichungsphase folgen, in der man an die Schwerpunkte mit praktischen Entwicklungsarbeiten herangeht. Man kann dennoch nicht sagen, daß Porsche in zwei oder drei Jahren eine totale Lösung für das Langzeitauto vorstellen wird, die für immer ihre Gültigkeit hat. Sondern Porsche kann nur kontinuierlich an diesem Projekt arbeiten. Man kann eigentlich auch nicht sagen, daß dies ein Projekt ist, das seinen Abschluß in einer ganz speziellen Lösung finden wird, sondern es findet sozusagen eine Verlagerung unserer Aktivitäten im Automobilbau statt.

?: Es handelt sich also um eine Daueraufgabe?

Fuhrmann: Genau, wir haben ja auch immer von einem Forschungsprojekt gesprochen. Und wir haben uns ge-

gen die Auffassung gewahrt, daß wir in drei oder vier Jahren ein Auto bauen und sagen, das ist jetzt das Langzeitauto.

?: Herr Dr. Fuhrmann, wie lange würde ein solches Langzeitauto existieren?

Fuhrmann: Wir haben einmal die Zeitspanne von 20 Jahren in den Raum gestellt, wobei wir natürlich immer darauf hingewiesen haben, daß das ein angestrebtes Ziel ist und daß es natürlich möglich sein wird, daß man auch 15 Jahre für eine gute Zeit hält. Man setzt heute die durchschnittliche Lebensdauer der Autos so zwischen acht und zehn Jahren an. Aber schauen Sie doch bitte einmal ein Auto an, das zehn Jahre alt ist. Es ist unansehnlich geworden, und das müßte ja nicht so sein.

?: Bedeutet solche Langlebigkeit nicht auch eine Modellkonstanz von, sagen wir, 15 Jahren?

Fuhrmann: Nein, jede Automobilfabrik kann natürlich trotzdem alle fünf Jahre einen neuen Typ herausbringen. Doch ich glaube, daß der Drang, alle Jahre ein neues Bleckkleid oder neue Aggregate zu bringen, schon stark geschwunden ist.

?: Ist der Eindruck richtig, daß Sie durch die Langzeitidee den hohen Preis Ihrer Produkte plausibel machen wollen und das Auto zur Wertanlage erheben?

Fuhrmann: Diese Idee ist aufgegriffen worden unter der Voraussetzung, daß der Materialpreis steigen wird, insbesondere steigen wird in der Relation zu den Lohnkosten. Wenn das Langzeitauto am Schluß in den Gesamtkosten für einen Kunden teurer ist als ein Wegwerfauto oder – sagen wir besser – ein kurzlebiges Auto, dann war es keine gute Idee.

Muster ohne W

Unfallstatistiken auf Autobahnen: irreführend und

Als auf der Überholspur der Autobahn Darmstadt–Heidelberg ein 18jähriger Radfahrer überrollt wurde, bei Mönchengladbach eine Frau durch einen von Jugendlichen auf die Autobahn geschleuderten Stein starb und ein verlorengegangener Lkw-Zwillingstreifen eine Fahrerin bei Köln erschlug, wurde die Todesliste der Autobahnen um drei Opfer erhöht.

Um acht Tote schnellte die Bilanz nach oben, als auf der Autobahn München–Salzburg ein schwerbeladener VW-Bus mit Türken an Bord in eine stehende Wagenkolonne prallte. Vier Wochen später flog auf der gleichen Autobahn ein bis übers Dach vollgepackter Ford Transit mit sechs Türken nach einem Ausweichmanöver in den Gegenverkehr. Sechs Menschen starben.

Auch die Wahnsinnstat eines 63jährigen, der nach einem Ehestreit unversehens den Wagen auf der Autobahn bei Manching wendete und wenig später mit dem Gegenverkehr kollidierte, erhöhte die Unfallbilanz um zwei Tote.

In den offiziellen Unfalldaten werden diese Karambolagen jedoch nicht gesondert aufgeführt. Ob mit Tempo 50 oder 150 verunglückt – die Statistik macht keinen Unterschied.

„Wir führen im Prinzip doch nur eine Strichliste, die monatlich aufaddiert wird“, charakterisiert ein höherer Beamter im Innenministerium Nordrhein-Westfalen das unpräzise Verfahren beim Erfassen der Autobahn-Unfälle.

Die Resultate sind entsprechend dürftig. Polizei und Ministerielle sprechen angesichts steigender Unfallzahlen rasch von „überhöhter Geschwindigkeit“ als Ursache. Verschwiegen wird die große Masse jener Kollisionen, die weit unter der umstrittenen Tempogrenze 130 geschahen. Auch qualifizierte Verkehrsexperten – und dies verdeutlicht das Übel – können keine Auskunft darüber geben, wie sich Unfälle auf Autobahnen genau ereignen. Nur eine Vermutung teilen die meisten: Wenigstens 80 Prozent aller Autobahnunfälle mit tödlichem Ausgang werden von Wagen verursacht, die unter 100 km/h schnell fuhren.

Unberücksichtigt bleiben nämlich auch Karambolagen auf den ohnehin schon limitierten Abschnitten. Immerhin gilt bereits auf 1250 Kilometern oder rund 20 Prozent des deutschen Autobahnnetzes eine starre Geschwindigkeitsbegrenzung.

Auszuklammern wären unter anderem auch Fußgänger, die auf Autobahnen tödlich verunglückten. Immerhin starben 1974 insgesamt 52 Fußgänger auf den bundesdeutschen Betonpisten – das sind sechs Prozent aller Autobahn-Toten.

Funkstille herrscht auch dann, wenn um präzise Untersuchung von Karambolagen in Baustellen, bei Nebel und auf Glattteis gebeten wird.

Dabei kracht es speziell in Autobahn-Baustellen ziemlich häufig. Das Unfallrisiko ist dort, so ermittelte die Bundesanstalt für Straßenwesen, zwölfmal höher als

auf regulärer Piste. Rege Bautätigkeit in diesem Jahr läßt so auch auf steigende Unfallzahlen schließen — allein auf einem 200 Kilometer langen Stück zwischen Stuttgart und Frankfurt wurden Mitte September sieben Baustellen gezählt.

Auf gezielte Untersuchungen wird dennoch verzichtet. Nach wie vor erfolgt keine

ben mit „überhöhter Geschwindigkeit“ gefahren. Der irreführende Begriff, mit dem so leichtfertig umgegangen wird, nährt so ständig die irrige Vorstellung, Unfälle auf Autobahnen gingen grundsätzlich auf das Konto hoher Geschwindigkeiten.

Schließlich treiben auch die von Lastzügen verschuldeten Kollisionen die Bilanz

Detailliertere Erkenntnisse sind selbst vom Großversuch Tempo 130 der Bundesanstalt für Straßenwesen nicht zu erwarten. Auch sie stützt sich im wesentlichen auf die Unterlagen der Polizei, die wenig aussagekräftig sind. Zusätzliche Verwirrung stiften seit Januar 1975 geänderte Unfall-Vordrucke, die teilweise erheblich von denen der Vorjahre abweichen

den-Baden. Im ersten Halbjahr 1974 gab es dort keinen Toten. 1975 starben im gleichen Zeitraum trotz 130 km/h-Limit jedoch sechs Menschen — prozentual betrachtet ein scheinbar spektakulärer Zuwachs.

Ein ähnlich drastischer Ausschlag in die andere Richtung ist auf dem Autobahnabschnitt Stuttgart-Karlsruhe zu erwarten. Mitte des Jahres kosteten zwei Karambolagen auf diesem Abschnitt sieben Menschen das Leben. Seit 1. Oktober 1975 gehört diese kurvige Autobahnpassage zum Tempo 130-Großversuch. Ohne eine ähnlich schwere Unfallserie ist im nächsten Jahr auf dem 53 Kilometer langen Abschnitt mit günstigen Zahlen zu rechnen. Die zu erwartende, rasch formulierte Aussage: Limit 130 habe sich bewährt.

„Solange nicht bekannt ist, wie, wo und mit welchem Tempo Unfälle geschehen, haben auch scheinbar mustergültige Untersuchungen auf Autobahnen wenig Wert“, kritisiert deshalb auch Dieter Felke, Ministerialrat im hessischen Verkehrsministerium, das laienhafte Jonglieren mit pauschalen Unfallzahlen.

In der Tat: Deutschlands Unfallstatistik liegt im argen und berechtigt zum Vorwurf der Unseriosität und Sorglosigkeit. Solange mit dem Schlagwort „überhöhte Geschwindigkeit“ tatsächliche Unfallursachen bewußt oder mangels besserem Wissen verschleiert werden, ist bei Aussagen über das Geschehen auf den Autobahnen Skepsis angebracht.

Uwe Brodbeck



Karambolage in Autobahn-Baustelle mit Tempolimit: in der Statistik ohne Differenzierung.

Trennung der Unfälle nach Ort und Tempo — Tote und Verletzte auf Autobahnen wandern ohne Aufschlüsselung in einen statistischen Sammeltopf, aus dem sich Limitierungs-Verfechter nach Belieben bedienen.

Schlimmer noch: Auch wer im Baustellenbereich mit etwas höherem Tempo als erlaubt verunglückt, wer mit Tempo 40 auf eisglatter Strecke ausrutscht oder im dichten Nebel mit Schrittempo ein Hindernis rammt, ist nach polizeilichen Maßstä-

kräftig nach oben. Die meist folgenschweren Unfälle der gesetzlich zu maximal Tempo 80 verpflichteten Profilenker werden ebensowenig separat in den Statistiken aufgeführt wie der vermutlich recht hohe Anteil von Ausländern am deutschen Unfallgeschehen. Partiiell gibt es solche Untersuchungen allerdings schon: So notierte beispielsweise die Rosenheimer Autobahnpolizei seit 1966 insgesamt 157 Lkw-Unfälle in ihrem Bereich — lediglich neunmal trugen deutsche Fahrer die Schuld.

und exakte Vergleiche zwischen den verschiedenen Unfallarten erschweren.

Vergleiche von Autobahnteilstrecken mit und ohne Limit sind ohnehin mit Vorsicht zu genießen. Ein einziger schwerer Unfall treibt als Folge einer Statistik der kleinen Zahlen die Totenzahl mühelos um mehrere hundert Prozent nach oben.

Die Gefahr der kleinen Zahlen verdeutlicht das Ergebnis auf der Versuchsstrecke zwischen Ettenheim und Ba-

Foto: Karmahl

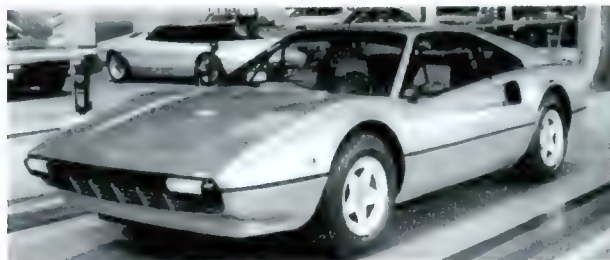
Traumtänzer

Pariser Automobil-Salon zwischen Phantasie und Wirklichkeit.

Die Haute Couture fehlt als Randerscheinung auf kaum einem der großen europäischen Automobil-Salons: Solange noch Geld in den Kassen der Autobauer war, durften die Nina Ricci und Balmain, Saint Laurent und Oestergaard, Courrèges und Cardin die Stand-Hostessen standesgemäß gewandten. Seit gespart werden muß, werden die Kostüme bei preisgünstigeren und namenlosen Schneidern geordert. Und die Couturiers drängen – zumindest in Paris – ins Hauptprogramm.

Beim Pariser Salon 1974 durfte André Courrèges einen Matra-Simca Bagheera ganz in weiß tünchen; da konnte Pierre Cardin nicht zurückstehen, zum Salon 1975 ein Mittelmotor-Coupé des Italo-Schweizers Franco Sbarro ganz in schwarz zu präsentieren.

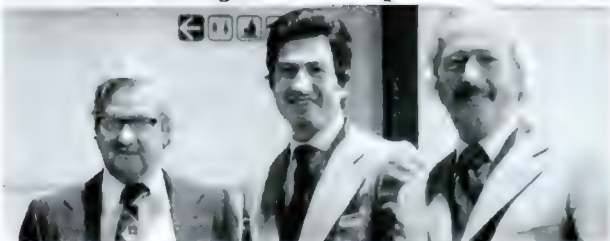
Was in Paris als „Pierre-Cardin-Sbarro“ stand, kannte man vom Genfer Salon her als Sbarro-„Sicherheitsauto“ Stash. Cardin brachte sein Signum vor dem linken hinteren Kotflügel an, garnierte den Wagen mit seinen Firmenemblem, formte das Armaturenbrett mit schwarzen Gummilamellen wie einen Zwiebelschneider und ermunterte Sbarro so zu Träumen: Das mit einem aufzuladenden K 70-Aggregat motorisierte Auto soll in einer Zehner-Serie geplant sein. Preisvorstellung: 90 000 Mark. Aus dem Schneider wird der Schweizer Designer damit trotz Haute Couture-Hilfe nicht kommen – sein täglich Brot wird Sbarro weiterhin mit BMW 328-Repliken verdienen (bisher 39 gebaut, angeblich weitere 50 in Vorbereitung), denen er



Neu aus Italien: 255 PS-Ferrari 308 GTB.



Schnellschuß aus England: Lotus Esprit und seine Väter...



... Rudd, Giugiaro, Chapman (von links).



Giugiaro-Design im Esprit.



Pininfarina-Design im Alfa Eagle.



Auf Alfetta-Basis: zweisitzige Spider-Studie.

Sportliche Autos waren unter den Pariser Salon-Neulingen in der Überzahl: Der Ferrari 308 GTB und der Lotus Esprit gehen in Serie, Pininfarinas Alfa Romeo Eagle ist erst Studie. Ähnliche Lösungen wählten Pininfarina und Giugiaro für das Armaturenbrett: Schächte rund ums Lenkrad.

in Zukunft auch BMW-Sechszylinder-Motoren (2,5 bis 3,0 Liter) zumuten möchte.

Produkte dieser Art haben ihre Daseinsberechtigung auf Automobil-Ausstellungen, sie bereichern die großen Parkplätzen ähnlichen Salons um skurrile Tupfer. In Paris freilich waren Halbwelt-Erscheinungen übergewichtig vertreten.

Tullio Cresspi etwa, ein Argentinier, verschaffte seinen wenig aufregenden Kreationen Aufmerksamkeit durch Namen: tulia G.T. (zweisitziges Cabrio mit 1300 ccm-Renault-Motor) und tulietta G.T. (2+2 Coupé mit Vierliter-Renault-Toronado-Aggregat) wecken Alfa-Romeo-Assoziationen.

Zorn, zumindest den seiner Landsleute, erweckte Formel 1-Wagehals Colin Chapman: Er präsentierte seinen neuen Lotus Esprit (siehe auto motor und sport Heft 21) in Paris statt 14 Tage später im Heimspiel auf der Londoner Motor Show. Der Eile wegen war die Karosserie des Esprit nicht ohne Fehler in der Verarbeitung, was den Esprit-Designer Giorgio Giugiaro zu besorgter Miene veranlaßte. Der von Cheftechniker Tony Rudd verwehrt Blick unter die Motorhaube weckte den Verdacht, der Esprit habe in Paris gar ohne den Hauch des Lebens gestanden.

Vor gelinder Hochstapelei zeigten sich in Paris auch die Großen nicht gefeit. Der Simca 1307/1308 wird von der Werbung als „Auto des Jahres?“, wenn auch mit Fragezeichen, verkauft, obwohl Journalisten aus aller Herren Länder sich erst einig werden müssen, welchem



Ausgezeichnet mit dem Bundespreis für gute Form, 1975.

EW 475



Wie man mit wenig Startkapital anfangen kann, seine eigene Schreinerei, Drechslerei, Lackiererei, Schleiferei oder Scherenschleiferei aufzumachen.

Es fängt immer so an. Löcher müßten gebohrt werden, man kauft sich eine Schlagbohrmaschine, und über kurz oder lang findet man sich beim Sticksägen, Schwingschleifen, Polieren, Hobeln, Kreissägen, Lackieren, Schleifen, Heckenschneiden, Sägeblätterschärfen, Messerschärfen, Bohrschärfen, Drechseln, Zinkenfräsen.

Und hoffentlich haben Sie von vornherein eine richtige Antriebsmaschine gekauft wie die Bosch Panther electronic. Dann haben Sie eine anständige Basis für Ihre Werkstatt.

Denn der Bosch Panther electronic ist der Schlagbohrer, der die nötige Kraft hat und gleichzeitig leicht und handlich genug ist, um wirklich präzise mit Vorsatzgeräten arbeiten zu können.

Durch die stufenlose Drehzahlsteuerung können Sie feinfühlig gasgeben - von null Umdrehungen an. Sie können sogar Schrauben eindrehen mit dem Panther und ohne Ankörnen jedes bruchempfindliche Material wie Glas oder Fliesen sauber und sicher durchbohren. Nur langsam anbohren, bis der Bohrer faßt, und dann: gasgeben! Wie alle Schlagbohrer von Bosch ist der

Bosch Panther electronic vollisoliert. ■

Motor- und Getriebegehäuse bestehen aus bruchfestem, vollisolierendem Polyamid. Das bedeutet absolute Sicherheit vor elektrischem Strom. Sowohl vom Inneren der Maschine als auch von außen, zum Beispiel beim versehentlichen Anbohren stromführender Leitungen. Die eingebaute Abschaltautomatik verhindert bei Überlastung (z. B. Verkanten beim Sägen) ein Durchbrennen des Motors.

Nur Bosch hat das vernünftige und verschleißfreie Antriebssystem.

Bosch Panther electronic E 23 SBO, 2-Gang-Schlagbohrmaschine mit stufenloser Drehzahlsteuerung von 0 bis 3300 U/Min. Exaktes Arbeiten und mehr Einsatzmöglichkeiten, z. B. Schrauben eindrehen, 380 Watt, Bohrdurchmesser in Beton 12 mm, in Stahl 10 mm, in Holz 25 mm. Mit Abschaltautomatik. Zum Antrieb aller Bosch-Combi-Vorsatzgeräte.
Bosch Panther E 23 SB
2-Gang-Schlagbohrmaschine
Bosch Panther E 43 SB
4-Gang-Schlagbohrmaschine

Dazu muß man wissen, daß der Antrieb von Vorsatzgeräten, ganz gleich, um welches Fabrikat es sich handelt, über die wertvolle Bohrspindel (wird durch Abschrauben des Bohrfutters sichtbar) erfolgt. Das bedingt einen zwangsläufigen Verschleiß dieses wertvollen Teils. Nicht aber beim Bosch Panther. Denn die Bosch-Vorsatzgeräte werden

nicht direkt durch die Bohrspindel angetrieben, sondern über eine gehärtete Sechskantmutter, und die ist schnell und vor allem für wenig Geld zu ersetzen.

Das gibt es nur bei Bosch.

Falls Ihr Bosch-Elektrowerkzeug tatsächlich einmal ausfallen sollte, erhalten Sie sofort und kostengünstig ein werkgeprüftes Austauschgerät mit sechs Monaten Garantie.

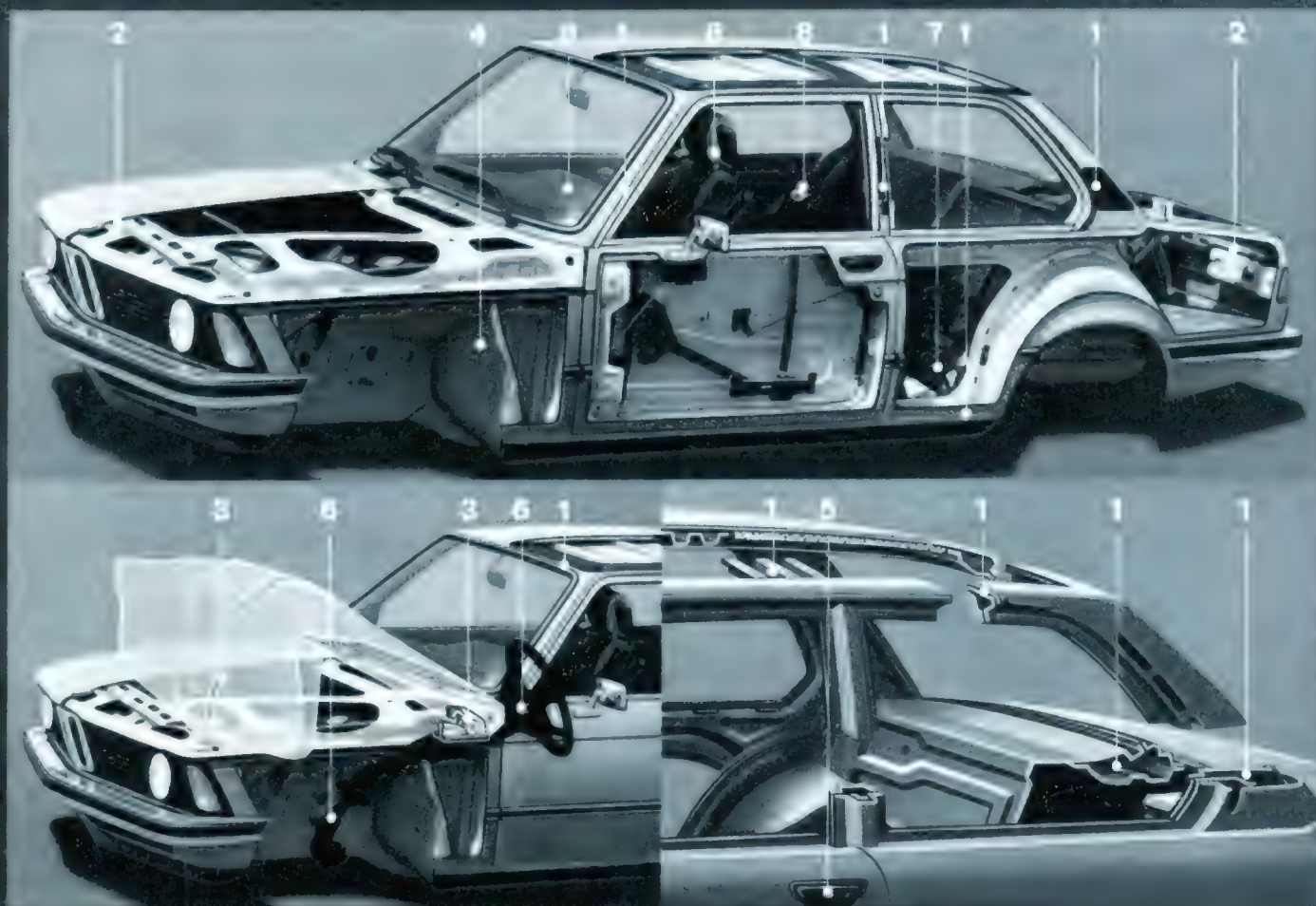


Wer als Heimwerker wie ein Profi arbeiten will, nimmt am besten Bosch. Die meisten Handwerker tun das schließlich auch.

Prospekte gibt es bei Ihrem Fachhändler. Der wird Ihnen auch gern das gesamte Bosch-Heimwerker-Programm zeigen und Sie beim Kauf gut beraten.

BOSCH

Die Sicherheit eines Was Sie aber dadurch ge



BMW ist nicht billig. Gewinnen, ist unbezahlbar.

In hochspezialisierten Teststationen und in aufwendigen Realversuchen wurden alle Sicherheitsdetails der neuen kompakten BMW geprüft und optimiert. Denn auch bei der Sicherheit besteht Fortschritt darin, das Nötige möglich zu machen. Ein Beispiel: Überschlagtest der stabilen Sicherheits-Karosserie. Nach vierfachem Überschlag ist die Zelle unbeschädigt. Die Türen lassen sich frei öffnen. Der Grund:

Extrem starke Sicherheitszelle mit besonders konstruierten Dachsäulen, Verstärkungen oberhalb der Front- und Heckscheibe und integriertem Überrollbügel, mit Querträgern im Bereich des Armaturenbretts, als Hutablage und hinter der Sitzbank sowie besonders steifen Längsträgern (1).

Gesteuertes, energieverzehrendes Knautschverhalten vorn und hinten. Auf Wirkung und Ansprechzeit der vorderen Automatikgurte abgestimmte Deformation des Vorderwagens (2).

Gezielt ausknickende Motorhaube mit spezieller Sicherheitsverriegelung (3).

Steifer Kardantunnel und Stirnwandbereich (4).

Türen mit versenkten Außengriffen und Sicherheitsverschlüssen (5).

Extrem knickende Sicherheitslenksäule, Sicherheitslenkrad, Lenkgetriebe weit außerhalb der Knautschzone (6).

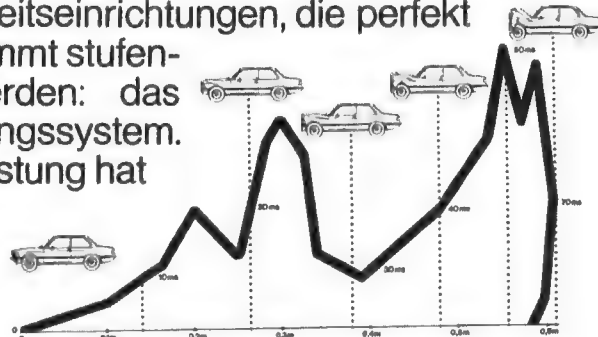
Tank in Schutzposition vor der Hinterachse (7).

Innenraum energieaufnehmend mit schwer entflammaren Materialien gepolstert, 3-Punkt-Automatikgurte und in der Höhe einstellbare Kopfstützen vorn serienmäßig (8).

Sicherheit beim Automobil muß den Notwendigkeiten der Praxis ebenso gehorchen wie den Möglichkeiten der Theorie. Denn das theoretisch sicherste Fahrzeug wäre übergroß, zu schwer – und unpraktikabel. Und das für den Verkehr praktikabelste Automobil klein, zu kurz – und unsicher. BMW bietet jetzt eine neue, verkehrsgerechte, aber sicherheitstechnisch hochwertige Lösung dieses Problems: die neuen kompakten BMW – außerordentlich sichere und trotzdem übersichtliche, handliche, vitale Automobile ohne Leichtbau-Kompromisse.

Für diese zukunftsweisenden Automobile wurde in einer der modernsten Anlagen Europas zum Testen und Erforschen automobiler Sicherheit eine Sicherheitssystematik entwickelt, die fortschrittlichste Erkenntnisse in kompakten Dimensionen verwirklicht.

Die neuen kompakten BMW bieten eine für ihre Preis- und Größenklasse außergewöhnliche Summe passiver Sicherheitseinrichtungen, die perfekt aufeinander abgestimmt stufenweise wirksam werden: das BMW Lebenserhaltungssystem. Diese technische Leistung hat ihren Preis. Aber nicht das Automobil sollte Ihnen diesen Preis wert sein. Sondern Ihre Sicherheit.



Kurve der vorprogrammierten Front-Deformation der BMW 316, 318, 320, 320i. Aufprallgeschwindigkeit 50 km/h. Deformation ca. 0,6 m. Verzögerung bis 45 g.

Die neuen kompakten BMW: 316, 318, 320, 320i

Das wegweisende Automobilkonzept an der Spitze der Mittelklasse. 316: 1573 cm³, 66 kW (90 PS). 318: 1766 cm³, 72 kW (98 PS). 320: 1990 cm³, 80 kW (109 PS). 320i: 1990 cm³, 92 kW (125 PS). (316 – 320 Normal, 320i Super). Ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung.



BMW – Freude am Fahren



NEU! Wir machen Dieselfahren wirtschaftlicher!

Vergleichen Sie unser neues Produkt genau mit dem Dieseladditiv, das Sie zur Zeit verwenden. Für diesen Vergleich gibt es gute Gründe:

1. Perfekte Leistung:

LIQUI MOLY dieselkraftstoff additiv verhindert Verkokung und hängende Düsenadeln, schützt Einspritzorgane und Brennraum vor Korrosion, Ablagerung und Verschleiß, bewirkt eine bessere Verbrennung, erhält die Fließfähigkeit des Kraftstoffs bei niedrigen Temperaturen und sorgt dadurch für einwandfreien Start im Winter.

2. Für Sommer und Winter: Problemlose Anwendung, einfache Lagerhaltung durch ein Ganzjahres-Produkt.

3. Hohe Konzentration:

Zugabe im Verhältnis 1:400 (= 0,25 %). Sie kaufen Wirkstoff und nicht teuren Trägerstoff.

4. Günstiger Preis:

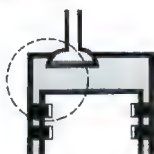
Wie günstig er ist, werden Sie bei dem empfohlenen Vergleich leicht feststellen.

Zusammengefaßt:

LIQUI MOLY dieselkraftstoff additiv macht durch hohe Konzentration, günstigen Preis und perfekte Leistung den Dieseltreibstoff wirtschaftlicher. Es reduziert Reparaturkosten und Ausfallzeiten.

Weitere Informationen oder ein Angebot für größere Mengen senden wir Ihnen gerne zu – schreiben Sie uns. Wir halten auch Ihren Diesel fit.

LIQUI MOLY GMBH, D 79 Ulm, Postfach 2829



Hier lagern sich Verbrennungsrückstände ab. Folgen: Mangelnde Wärmeabfuhr, schlechte Kraftstoffausnutzung, schlechte Motorleistung.



Pariser Salon

Auto sie den werbeträchtigen Titel verleihen wollen: Zur Wahl stehen neben dem Simca noch Peugeot 604, Renault 30, Opel Ascona/Manta, BMW 316/318/320, Ford Escort, von British Leyland Princess, TR 7 und Innocenti Mini, Lancia HPE und Monte Carlo sowie die Amerikaner AMC Pacer und GM Chevette.

In realitätsfernen Träumen schwebt Citroen. Der erstmals gezeigte CX Prestige – 4,90 m lang wie der ebenfalls neue CX Kombi, im Radstand mit 3,08 m länger als ein Mini von Stoßstange zu Stoßstange – wird als „Auto für die Administration“ angepriesen. „Vielleicht für die eigene“, bemerkt bissig ein französischer Journalist – Premierminister Jacques Chirac nämlich hat längst den Peu-



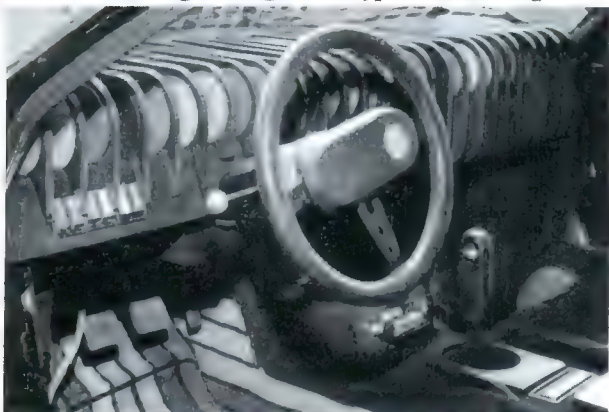
Mit Porsche messen muß sich Dallaras Renn-Fiat X1/9.



Mit Alfa-Namen zu verwechseln: Tulio Crespi Autos ...



... mit verdächtig anklingenden Typenbezeichnungen.



Mit Gummilamellen am Armaturenbrett markierte ...



... Pierre Cardin Sbarros Stash als Pierre-Cardin-Sbarro.

Fotos: Dr. Seifert

geot 604 zur neuen Staatskarosse in Gallien gekürt.

Er ist billiger als der Prestige (der zwischen 50 000 und 60 000 Francs kosten soll), außerdem ist die Wahl des Peugeot 604 eine Dankes-Geste für das Auffangmanöver, mit dem Peugeot Citroen rettete. Heute scheint Citroen auf dem Weg der Genesung: Täglich 600 CX und 900 GS bringen Geld in die Kasse. Zur Mutprobe, den 2 CV durch ein fertiges Einliter-Auto mit drei Türen abzulösen, fehlt Citroen allerdings noch die wirtschaftliche Stärke.

Mehr Mut zeigt der Italiener Dottore Dallara: Auf dem Stand des Turiner Designers Bertone war Dallaras Fiat X 1/9-Rennwagen zu sehen, der mit aufgeladenem 1,6 Liter-Motor im nächsten Jahr als (bisher einziger) Konkurrent gegen Porsche in den Kampf um die Marken-Weltmeisterschaft ziehen soll. Zehn der Dallara-Fiat sind geplant. Stückpreis: rund 80 000 Mark.

Bertones Erzrivale Pininfarina zeigte in Paris neben einer standesgemäßen Studie – ein zweisitziger Alfa Romeo-Spider mit Überrollbügel auf Alfetta-Basis – Produzierbares: Der neue Ferrari 308 GTB hatte Premiere, dessen Form angenehme Erinnerungen an die Berlinetta Boxer weckt.

120 000 Francs soll der 308 GTB in Frankreich kosten, 255 PS wird der Ferrari-Achtzylinder in dem Neuling leisten. Mit einer Luxussteuer, wie sie in Deutschland für Autos über 140 PS erwogen wird, ist der GTB ohnehin belastet: In Frankreich werden auf Autos vom 2 CV bis zum Rolls-Royce 33 Prozent Mehrwertsteuer aufgeschlagen, die erst in jüngster Zeit und als Zeichen höchster staatlicher Finanznot auch bisher geringer besteuerten Pornoprodukten zudiktiert wurde. hl.

Batterie – Infarkt?

Das „Herz“ Ihres Autos ist die Batterie. Vom Motor bis zum Scheinwerfer – alles hängt von ihrer Leistung ab. Sorgen Sie dafür, daß Ihre Batterie ohne „Herzinfarkt“ durch den Winter kommt: durch regelmäßige Kontrolle und Wartung.

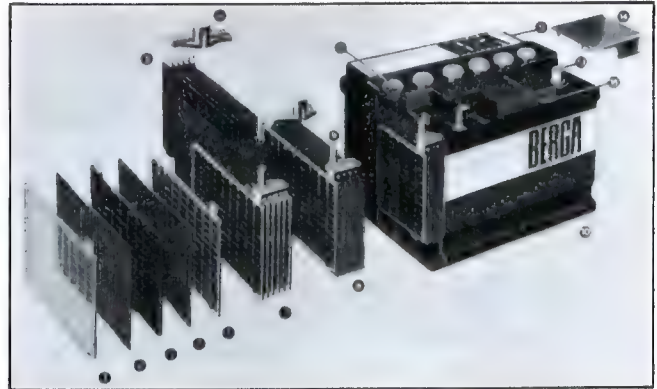


Der Start

Beim Start wird durch chemische Wechselwirkung der Elektroden mit Schwefelsäure von der Batterie Strom abgegeben. Dabei bildet sich als Reaktionsprodukt Bleisulfat.

Kontrolle und Wartung

Da beim Startvorgang Schwefelsäure verbraucht wird, kann durch regelmäßige Messung der Säuredichte mittels Hebesäuremesser der Ladezustand der Batterie überwacht werden. Ist die Säuredichte zu stark abgesunken, muß die Batterie außerhalb des Fahrzeuges nachgeladen werden.



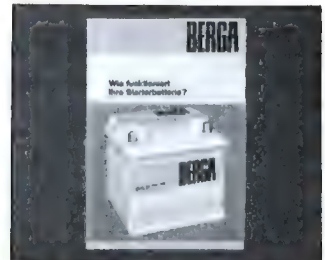
Aufbau einer 12 V Batterie

1. Masseträger aus korrosionsfester Bleilegierung
2. Sicherheitsisolierung aus mikroporösem Kunststoff
3. Positive Elektrode mit Sicherheitsarmierung aus Kunststoff
4. Negative Elektrode
5. Positiver Elektrodensatz
6. Verbindungskamm aus Hartblei für Elektroden gleicher Polarität
7. Negativer Elektrodensatz mit aufgeschweißtem Verbindungskamm
8. Elektrodenblock, bestehend aus einem negativen und positiven Elektrodensatz mit Sicherheitsisolierung
9. Verbindungskamm mit Endpolabteilung
10. Batteriegehäuse aus Hartgummi, Polystyrol, Polypropylen
11. Batteriedeckel
12. Sicherheitsverschluß
13. Positiver Anschlußpol
14. Sicherheitsabdeckung als Berührungsschutz über dem positiven Anschlußpol

15. Anschluß für Diagnose-Prüfsystem zur Kontrolle des Säurestandes

So funktioniert Ihre Starterbatterie

Wenn Sie sich für die genaue Funktion Ihrer Batterie interessieren – für Ladung, Entladung, Wartung etc. – dann fordern Sie einfach mit dem untenstehenden Coupon unsere Broschüre „Wie funktioniert Ihre Starterbatterie“ an. Sie gibt Ihnen detailliert und umfassend Auskunft.



Aber vielleicht genügte Ihnen schon unser kleiner Exkurs – und Sie interessieren sich viel mehr für das BERGA Winter-Mädchen? Wir verschenken es – als Poster.

BERGA bedeutet Sicherheit – Sicherheit für Ihr Auto.



BERGA
Batterie

BERGA Ihre Sicherheitsbatterie

BERGA baut Batterien. Für den automobilen Bereich Starterbatterien, für industrielle Aufgaben Stationäre – und Fahrzeugantriebs – Batterien.

ACCUMULATORENFABRIK BERGA GMBH, 7550 RASTATT/BD., INDUSTRIESTR. 34-36

Coupon

Bitte schicken Sie mir

☐ das BERGA Winterposter

☐ Ihre Broschüre „Wie funktioniert Ihre Starterbatterie“

Name _____

Anschrift _____

Dauertest Porsche 911

Heft 20, Seite 28.

Ich bin kein bestellter Hof-sänger des Hauses Porsche, das einen solchen in Anbetracht des Testergebnisses auch gar nicht nötig hätte. Gerade deswegen sehe ich mich aber veranlaßt, Bedenken gegen Ihre Feststellungen in Hinblick auf Reifen- und Bremsbelagverschleiß zu erheben. Als

anspruchung des Fahrzeugs keinesfalls den Werten entspricht, die Sie im Dauertest festgestellt haben. Ganz offensichtlich ist Ihr Reifenverschleiß nur auf eine Fahrweise zurückzuführen, deren sich kein Eigner befleißigt, der vernünftig und pfleglich das von ihm bezahlte Fahrzeug fährt. Selbst beim Carrera habe ich mit den Hinterreifen Fahrleistungen bis zu 15 000 km erzielt.

**Siegfried Steininger,
Schwandorf**



Zuverlässig und anspruchslos: Porsche 911

Fahrer des neunten Porsche in ununterbrochener Reihenfolge kann ich behaupten, daß der Reifenverschleiß bei normaler, vernünftiger Be-

Mein erster Porsche (Modell 1971) erreichte ca. 100 000 km. Notwendige Ausgaben bis auf Benzin und Öl: bei 60 000 km eine Garnitur Rei-

fen und Zündkerzen, bei 80 000 km neue Bremsbeläge. Ich fuhr anstatt Super meistens Normalbenzin, trotzdem blieben die Kompressionswerte sehr gut. Zuletzt betrug der Ölverbrauch 0,2 Liter auf 1000 km, der Benzinverbrauch 11 Liter. Mein neuer Porsche ist mit Ihrem getesteten Modell identisch und hat jetzt 20 000 km hinter sich. Die Bremsbeläge und Reifen sind noch wie neu. Öl verliert der Motor nicht, der Benzinverbrauch liegt immer unter 10 Liter Normal auf 100 km. Ich kann also sowohl auf Bundesstraßen als auch auf der Autobahn mit einer Tankfüllung mehr als 800 km fahren.

**Dr. Roland Veres,
Bad Reichenhall**

rungen über unsere Manta-Werbung Mr. McCormack zuzuschreiben. Ich selbst erklärte, daß die beanstandete Manta-Anzeige nur die erste in einer Serie sei, und daß weitere Themen, die Eleganz, die Geräumigkeit und andere Manta-Vorzüge, die alle nichts mit dem Temperament zu tun hätten, her-



Manta-Werber Miller

Die Manta-Werbung

Information und Meinung, Heft 20.

Ich bin sicher, daß kein Leser das mir in den Mund geschobene Zitat ernst nehmen kann, daß 90 Prozent aller Manta-Kunden den GT/E bestellen. Der wirkliche Prozentsatz liegt in der Nähe von 20 Prozent, eine Zahl, mit der wir ganz zufrieden sind. Es ist ebenfalls nicht möglich, die Ausfüh-

ausgestellt wurden. Außergewöhnliches Temperament und hervorragende Fahreigenschaften (Handling) seien nur zwei der vielen herausragenden Manta-Eigenschaften.

**Dr. R. L. Miller,
Opel AG,
Rüsselsheim**

Auf unsere Kosten

Editorial, Heft 20

Da beanstandet Herr Simonet, daß die Bundesbahn so

**auto
motor
-sport**

Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel
Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit
Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack
Geschäftsführender
Redakteur:
Helmut Luckner
Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr
Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)
Horst Steindel
(Chef vom Dienst)
Redaktion:
Clauspeter Becker
(Sonderaufgaben)

Uwe Brodbeck
(Verkehr)
Ing. Helmut Eicker
(Technik, Leiter der
Testabteilung)
Horst Hamel
(Dokumentation)
Götz Leyrer
(Ltg. Ratgeber)
Karl Mauer
(Ltg. Sport)
Michael Mehlin
(Testwagen)
Hans-Robert Richarz
(Magazin)
Hannes Scholten
(Reporter)
Werner Schruf
(Technik, Zubehör)
Eberhard Streib
(Testabteilung)
Ute Teichmann
(Testabteilung)
Klaus Wießmann
(Magazin)

Grafik:
Marlin Ebergenyl,
Doris Gassner,
Andreas Olbrich,
Franz Olinowetz,
Rainer Schuler,
Peter Wurz (Ltg.)
Fotografen:
Hans Peter Seufert
Elmar Thoma
Julius Weimann
Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera, Bugatti
Ständige Mitarbeiter:
Fritz B. Busch
Paul Frère
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Hartmut Lehbrink
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa
Auslandskorrespondenten:
Karl Ludvigsen,
New York; Marc Madow,
Los Angeles; Gordon
Wilkins, London; Jean

Bernardet, Paris;
Bernard Cahier, Evian-
les-Bains; Giovanni
Conte Lurani, Mailand;
Gianni Rogliatti, Turin.

Verlag: Vereinigte
Motor-Verlage GmbH
+ Co KG Stuttgart
Leuschnerstraße 1
Tel.: 07 11/21 42-1
FS: 07/22 038

Redaktion:
auto motor und sport
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufs-
leiter: Hansjörg Schwab;
für den Inhalt verantw.
Helmut Fligg, Vertrieb:
Albert Manz, Herstellung:
Hugo Herrmann (Stgt.),
Heinrich Regan (Mch.).
Druck: Gruner + Jahr
AG & Co, Itzehoe.
Tiefdruckpapiere der
Papierfabrik Albbuck,
Printed in Germany.

auto motor und sport
erscheint 14tägig,
mittwochs. — Höhere
Gewalt entbindet den
Verlag von der Liefere-
rungspflicht. Ersatz-
ansprüche können in
solchem Fall nicht
anerkannt werden. Alle
Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit aus-
drücklicher Genehmigung
des Verlages und
unter voller Quellen-
angabe. Unverlangte
Manuskripte werden
nur zurückgesandt,
wenn vom Einsender
Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch
Verlag, Post oder
Buch- und Zeitschriften-
handel.
Einzelheft DM 2,50
(einschl. MwSt.).
Bezugspreis direkt
ab Verlag vierteljähr-

lich DM 14,40 (einschl.
5,5% MwSt.). Kündigung
des Abonnements
vier Wochen vor
Vierteljahresende.

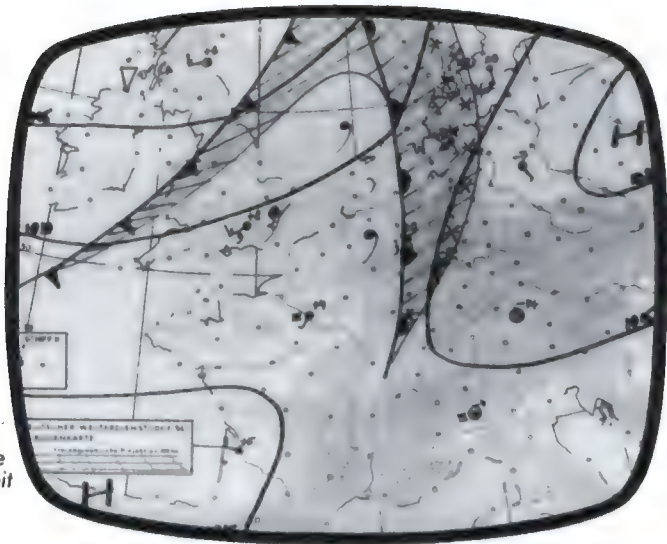
Postscheckkonto:
Stuttgart 161 37.
Bankkonto:
Dresdner Bank AG
Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste
Nr. 28 — Gerichts-
stand Stuttgart.

Im gleichen Verlag
erscheinen: „Motor
Revue“, „Flug-Revue/
flugwelt international“,
„lastauto omnibus“,
„lastauto omnibus-
katalog“, „mot auto-
journal“, „auto-Kata-
log“, „sport auto“.
Im Motor-Presse-Verlag
GmbH & Co KG:
„Das Motorrad“,
„Motorrad-
Katalog“, „fiat fahren“.



Die typische Großwetterlage
für die gefürchtete
hohe Luftfeuchtigkeit



Wir beschäftigen uns mit dem Wetter, damit z.B. maritime Luftmassen Sie nicht am Starten hindern.

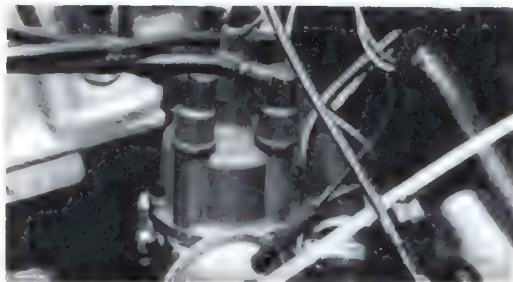
Wenn feuchtwarme Meeresluft über den kalten Boden streicht, entsteht eine extrem

hohe Luftfeuchtigkeit. Das bedeutet für jedes Fahrzeug,

daß sich diese Feuchtigkeit auch in der elektrischen Anlage niederschlägt.

Besonders gefährdet ist die Zündanlage. Folge: Feuchte Isolierungen leiten die Zündenergie wirkungslos ab – der Wagen springt nicht an.

Dagegen haben wir Aral Intact entwickelt. Sie sprühen es einfach auf Zündkabel, Zündverteiler usw. Da Aral Intact ein wesentlich besseres Kriechvermögen hat als Wasser, gelangt es nicht nur in die



Aral Intact kriecht unter die Feuchtigkeit und sorgt so für sicheren Start.

entferntesten Zwischenräume, es unterwandert auch die dort störende Feuchtigkeit und stellt so den für einwandfreie Zündung nötigen Kontakt wieder her. Wenige Sekunden später können Sie starten.

Genauso viel Sorgfalt in Entwicklung und Herstellung haben wir bei Aral Klare Sicht Winter, beim Aral Türschloß-Baby, beim Aral Anti-Beschlag-Tuch und beim Aral Defroster eingesetzt.



Das Wetter können wir nicht ändern. Aber einige seiner unangenehmen Folgen mildern.



Autopflegemittel von Aral.
Deutschlands Autopartner Nr.1

Leserbriefe

viele Nelken von San Remo nach Frankfurt transportiert und sogar darüber spricht. Und ein Quizspiel mit Gewinn daraus macht.

Jedoch: Wer transportiert die meisten neuen Autos von der Fabrik bis zu den Verbrauchern? Doch sehr oft die Bahn, wie man sich täglich an den Bahnstrecken überzeugen kann.

Hier tut sie doch etwas für alle Autoliebhaber, warum wird das verschwiegen?

Albert Schmarbeck,
Biebertal

Kurztest Seat 133

Heft 20, Seite 60.

Der Seat 133 wird als Fiat verkauft und ist preislich sehr interessant. Mit vier Zylindern und 11 PS Mehrleistung kostet er nur 500,- DM mehr als der 126. Dem Sparkäfer hat er die um-



Billig: Seat 133

fangreiche Rostvorsorge und die Schräglanker-Hinterachse voraus, die ein besseres Fahrverhalten garantiert.

Hermann Gilrecke,
Tirschenreuth

Manipulierte Sünder

Magazin, Heft 19.

Sie behaupten in einer Nachricht, ich fordere eine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen wegen der um das Doppelte angewachsenen Verkehrssündereintragen in Flensburg, die Bußgeldbescheide seien aber tatsächlich um 5,9 Prozent zurückgegangen.

Diese Meldung ist Ihrerseits manipuliert. Meine Forde-

rung nach einem Tempolimit beruht auf dem seit Jahren nachgewiesenen und durch wissenschaftliche Untersuchungen von Technischen Hochschulen bestätigten Zusammenhang von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Unfallzahlen; das Ansteigen der Bußgeldbescheide war von mir lediglich zusätzlich als Argument für die neuerdings ungute Atmosphäre auf unseren Straßen herangezogen worden.

Im übrigen habe ich meine Informationen aus dem Spiegel, Heft 31/75, bezogen, wo es heißt: „Im Juni registrierten die staatlichen Punktesammler beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg mit 7535 gerichtlichen

Bußgeldentscheidungen einen neuen absoluten Rekord und doppelt so viel von der Obrigkeit geahndete Verkehrssünden wie im Juni 1974.“ Es sollte mich freuen, wenn die Verkehrsübertre-

tungen zurückgehen (im 1. Halbjahr 1975 sind sie insgesamt sogar um 6,8 Prozent gegenüber dem 1. Halbjahr 1974 zurückgegangen), es bleibt freilich abzuwarten, ob das starke, von mir zitierte Ansteigen im Juni nicht eine unerfreuliche Tendenzwende anzeigt.

Ferdinand Ranft,
Reilingen

Luxussteuer für Autos?

Editorial, Heft 21.

Herr Simoneit spricht von echten Demokraten. Auf Grund seines Artikels bezweifle ich, daß Herr Simoneit etwas von Demokratie versteht. Geht es ihm nicht nur um eine Werbung für eine andere politische Richtung? Wenn diese Art weitergeführt wird, werde ich den Bezug Ihrer Zeitung kündigen.

Holger Molderings,
Wuppertal

Das Verbund-Sicherheitsglas für Frontscheiben mit optimalem Verletzungsschutz!

SIGLA As 15

die neue Sicherheits-Dimension

Serientests zeigen, daß der Schutz vor Schnittverletzungen zunimmt, wenn die Glasstärke der Innenscheibe abnimmt. Deshalb ist die Innenscheibe von SIGLA As 15 jetzt nur noch 1,5 mm dick. Die Vorteile: mehr Sicherheit, weniger Gewicht, kein Aufpreis.

Außenscheibe des Verbundsystems: 2,5 bis 2,8 mm wie bisher.

Innenscheibe jetzt nur noch 1,5 mm dick.

SIGLA As 15. Damit fahren Sie noch sicherer in die Zukunft. Denn dieses neue asymmetrische Verbund-sicherheitsglas der Flachglas AG ist die Technik von morgen. Zum Preis von heute. Auch Sie sollten Ihren nächsten Wagen mit SIGLA As 15 bestellen. Sprechen Sie mit Ihrem Autohändler.

FLACHGLAS AG
DELOG DETAG
465 Gelsenkirchen,
Postfach 669

Band fürs Leben

Was nützt der Sicherheitsgurt?
Heft 18 und Briefe.

Als langjähriger Pkw- und Lkw-Fahrer kann ich nur sagen: Angeschallt wäre ich schon mehrmals mit meinen schnellen Sportwagen gestorben, nach schweren Unfällen. Der belgische Verkehrsminister ist offensichtlich lebensmüde, daß er ein solches Anschnallgesetz im Parlament durchsetzt.

Johann Vögele,
Gelsilingen

Durch Ihren Artikel unterstützen Sie die Anschnallpflicht. Ich halte dieses Gesetz, obwohl ich Gurträger bin, für

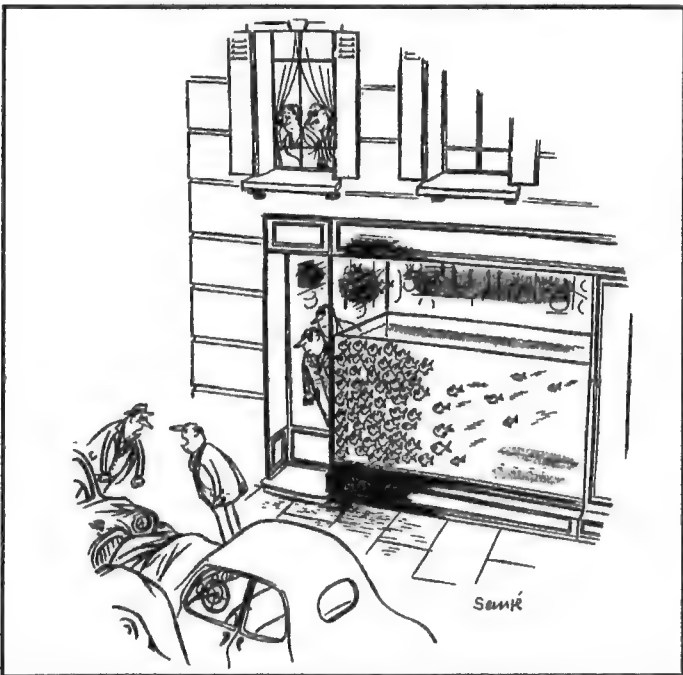
das Überleben nicht vom Staat diktieren lassen.

Ernst Heltzhausen,
N.

Da ich bis heute noch nicht vom Gurt überzeugt bin, möchte ich Sie bitten, nach dem ewigen Lobgesang für den Gurt vielleicht auch einmal fünf Fahrer zu Wort kommen zu lassen, die heute noch leben, da sie zum Glück bei ihrem Unfall keinen Gurt getragen haben.

Franz Gnädig,
Monheim

Der Nachteil von Gurten, die am Sitz verankert sind, liegt darin, daß die Rücklehne nicht verstellbar ist. Der kon-



sehr fragwürdig. Da wohl niemand annimmt, daß man mit Gurt besser Auto fährt, trägt der Fahrer oder Mitfahrer nur die Verantwortung für sein eigenes Leben, wenn er sich nicht anschnallt. Ich meine, diese Verantwortung sollte man dem Individuum lassen und nicht dem Staat übertragen. Gerade in unserem freiheitlich und demokratisch orientierten Staat, in dem man das Recht auf Leben hat, sollte man auch die Freiheit haben, über sein Leben und seinen Tod zu bestimmen. Ich möchte mir auf jeden Fall

strukturen Aufwand, um in jedem Verstellbereich die nötige Festigkeit der Rücklehne garantieren zu können, wäre zu groß. Der Range-Rover-Sitz ist aber auch mit der starren Rücklehne ein vorzüglicher, anatomisch richtiger Sitz, so daß man diesen Mangel an Verstellbarkeit nicht spürt in der Praxis. Übrigens hat die Sitz-Gurt-Lösung beim Range-Rover die strengen amerikanischen Vorschriften erfüllt und auch entsprechende Tests bestanden.

B. Bänninger,
Kloten, Schweiz

Aktuell bei ADRIA

Wesentliche Neuheiten. Phantastische Auswahl. Überzeugende Modell-Vielfalt. Und ...Vorteilpreise! '76



ADRIA

ADRIA Standard. Knapp kalkuliert.
Die idealen Start-Caravans für alle, die auf ihren Wohnwagen nicht länger verzichten wollen.
Serienmäßig mit Doppelverglasung.

ADRIA Komfort. Komplett eingerichtet.
mit 62-l-Kühlschrank, Heizung und Sonnenschutz.
getönter Doppelverglasung im Inklusivpreis.

ADRIA de Luxe. Die Luxus-Caravans
für verwöhnte Urlaubsgenieser. Noch mehr
Serienausstattung und interessante Extras
ohne Aufpreis. Wie alle ADRIA-Caravan-
Serien in vielen verschiedenen Aufbauhöhen
und Raumaufteilungen.

ADRIA Fachhandel
und Service in über
60 Städten der
Bundesrepublik und
überall in Europa.

Am besten gleich zu
ADRIA. Rechnen Sie
nach: viele Extras
ohne Extrakosten.



Wert-Coupon

Bitte mit Ihrer Adresse einreichen. Sie erhalten kostenlos Händlerinformationen und Informationsmaterial.
IMV ADRIA Wohnwagen-Vertriebs-GmbH
8 München 60, Landsberger Str. 187, Tel. (089) 83 38 07

Salonlöwe

Neuer französischer Sechszylinder der gehobenen Mittelklasse.

Von Klaus Westrup

In der Zeitspanne, die neue Automobile zu ihrer Entwicklung nötig haben, kann viel passieren. Die Rohölpreise können steigen, die Stimmung rund ums Auto kann sinken. Es ist also ein Vabanquespiel, das die Autobauer mit ihren neuen Produkten betreiben: Denn wie die Autowelt aussieht, wenn das fertige Produkt nach durchschnittlich vier bis fünf Jahren Entwicklungszeit präsentiert wird — das läßt sich kaum präzise voraussagen.

Auch bei Peugeot war man zur Zeit der Erdölkrise wohl kaum besonders glücklich darüber, ein neues Flaggschiff mit Sechszylindermotor der Vollendung

damit natürlich nicht gut sein lassen. Denn der neue 604 soll auch — wie Peugeot in einem Presse-Dienst verlauten läßt — „vielen Käufern der klassischen Sechszylinder-Marken eine ernstzunehmende Alternative sein“.

Karosserie mit Stufenheck

Wohl bedenkend, daß Autos der Preisklasse über 20 000 Mark Repräsentationspflichten zu erfüllen haben, verzichtete Peugeot darauf, dem 604 optischen Nutzwert beizubringen. Ein Schrägheck mit Klappe sucht man, im Gegensatz zum Renault 30 TS, bei ihm vergebens — der 604 wurde ein klares Stufenheck-Auto alter Schule.

Mit der Entscheidung, in der Linienführung ganz konservativ zu bleiben, haben die Stylisten von Peugeot zweifellos das Richtige getan. Denn wie immer man den 604 betrachtet — aus jeder Perspektive ist der optische Eindruck ein sehr seriöser.

Dieses Gefühl wird auch durch die Außenabmessungen dieses neuen Autos untermauert. Es ist immerhin 4,72 Meter lang, 1,77 Meter breit und fast anderthalb Meter hoch — mithin länger, breiter und auch höher, als man es von der bürgerlichen Mittelklasse gewohnt ist. Das von auto motor und sport ermittelte Gesamtgewicht von knapp 1,5 Tonnen rundet denn auch den Eindruck ab, im Peugeot 604 so etwas wie einen „schweren“ Wagen zu sehen.

Im Innenraum verfliegt dieses durchaus schätzenswerte und der Preisklasse angemessene Gefühl insofern ziemlich schnell, als zumindest der Testwagen nur sehr mäßige Verarbeitungsqualität zeigte. Während der Testdauer lösten sich Teile der Innenausstattung, ließ sich der Handschuhkasten nicht mehr verschließen und machten sich die Scheinwerfer selbständig — hinzu kamen lose Türgriffe und eine

Auf einen Blick

Geräumige, gut ausgestattete Limousine mit sehr gutem Platzangebot und großem Kofferraum. Unterdurchschnittliche Verarbeitungsqualität, teilweise unpraktische Bedienung. Leise laufender Sechszylinder-Motor, insgesamt gute Fahrleistungen. Höchstgeschwindigkeit über 180 km/h. Außerordentlich hoher Federungskomfort durch lange Federwege und bequeme Sitze. Unter allen Bedingungen sichere Fahreigenschaften. Relativ niedriger Verbrauch.

entgegenzutreiben. Heute, nach der Präsentation des 604, sieht die Welt jedoch schon wieder besser aus; der Ölschock ist verflogen, und wie sich zeigt, sind die meisten Autokäufer an mehr Kraft und Komfort durchaus interessiert.

Insofern kommt ein Auto wie der 604 nun doch nicht gerade zum unpassendsten Moment. Für Peugeot ist er die logische Weiterentwicklung einer Baureihe, die bislang nicht über Mittelklasse-Format hinauskam, für treue Peugeot-Kunden ist dieses Auto ein natürliches Aufsteige-Modell. Doch die Verkaufs-Verantwortlichen der französischen Automobilfabrik möchten es



Fotos: Seufert



**auto
motor
sport**

**Test
und
Technik**

schlecht schließende Motorhaube, die bei hohem Tempo permanent in Bewegung geriet. Das Qualitätsgefühl war jedenfalls beim Testwagen ein schlechtes – im 604 diesbezüglich einen französischen Mercedes zu sehen, fiel außerordentlich schwer.

Im übrigen erfüllen Karosserie und Interieur die Vorstellungen, die Käufer dieser Art Auto haben: Es fehlt weder an Platz noch an Ausstattungs-Annehmlichkeiten. Serienmäßig sind beispielsweise elektrische Fensterheber, ein elektrisch betätigtes Stahlschiebedach gibt es auf Wunsch.

Unbefriedigend ist die zu tiefe Sitzposition am Lenkrad, das zudem unnötig flach postiert wurde und seinen Benutzer zu einer eigenwilligen Arm-

auto motor und sport-Norm) aufwarten. Auch hier wird deutlich, daß man im 604 einen großzügig bemessenen Fünfsitzer sehen kann.

Es fehlt dagegen an geräumigen Ablagen. Außer dem Handschuhfach, Türfächern und einer ritzenartigen Vertiefung unterhalb des Handbremshebels bietet das Interieur nichts, was zur Aufnahme von Kleinteilen geeignet wäre. Heizung und Lüftung arbeiten zufriedenstellend, die Bedienung von Schaltern und Hebeln ist zumindest teilweise gewöhnungsbedürftig. So wird das Licht – nach alter Peugeot-Eigenart – über einen eckig zu verschiebenden Fingerhebel, der gleichzeitig für die Scheibenwischer zuständig ist, eingeschaltet. Für Nichtkenner der Marke Peugeot ist eine solche Regelung nahezu unentdeckbar und gefährlich: Nur zu leicht läßt sich bei Nacht durch einen Bedienungsfehler versehentlich das Licht ausschalten. Ähnlich unpraktisch ist die Hupbetätigung. Der Schalter liegt nicht, wie es sinnvoll wäre, im Lenkrad, sondern seitlich daneben. Gleichzeitig dient dieser Fingerhebel zum Einschalten der Blinker.

Motor für Europa

Was Peugeot mit internationalen Gefühlen als „Europa-Motor“ bezeichnet, ist jener Sechszylinder in V-Form, der – ursprünglich als V8 konzipiert – außerdem noch von Renault und Volvo für die jeweiligen Spitzenmodelle verwendet wird.

Im Falle Peugeot zeichnet sich das 2,7 Liter-Triebwerk durch eine Maximalleistung von 136 PS bei 5750 U/min, ein maximales Drehmoment von 21,1 mkg bei 3500 U/min und eine sehr eigenwillige Vergaserbestückung aus. Ein Einfach-Fallstrom-Vergaser übernimmt bei dieser Motor-Version die Versorgung des Triebwerks im unteren Drehzahlbereich – wenn es schneller gehen soll, schaltet sich, unterdruckgesteuert, ein Doppelvergaser zu.

Beim Fahren gibt sich die im Hinblick auf günstige Abgas-Emission und angemessenen Benzinkonsum entwickelte Anlage durch einen Druckpunkt im Gaspedalweg zu erkennen. Wer den



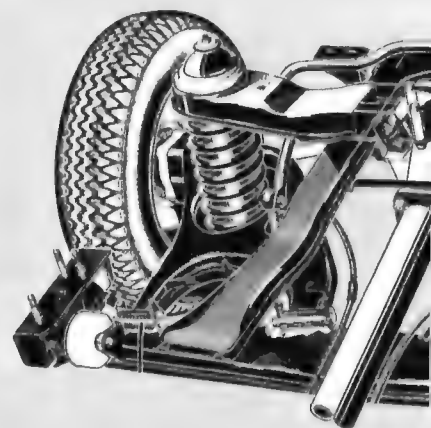
Gut ablesbare Instrumentierung, aber teilweise

Zur Serienausstattung gehören

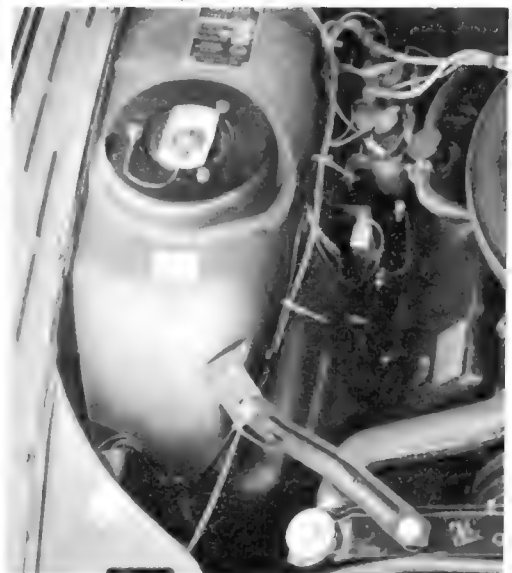
- Elektrische Fensterheber
- Automatikgurte vorne
- Verbundglas-Windschutzscheibe
- Heibare Heckscheibe
- Servolenkung
- Kopfstützen vorne
- Halogenscheinwerfer
- Vier Scheibenbremsen, vorne Innenbelüftet

haltung zwingt. Man fährt den Peugeot sozusagen von unten heraus, wobei auch die extrem nachgiebigen Sitze eine Rolle spielen: Sie umgeben die entsprechenden Körperpartien fast wie ein Plumeau und lassen bei sämtlichen Passagieren den Eindruck entstehen, sie wären in Abrahams Schoß untergebracht. Und da es im Fond des 604 nicht im geringsten an Knieraum mangelt, kann die hintere, durch eine voluminöse Armlehne teilbare Sitzbank eindeutig zu bevorzugten Plätzen gerechnet werden.

Die Sichtverhältnisse leiden, ungeachtet der großen Fensterflächen, etwas darunter, daß man sehr tief sitzt. Ein guter Eindruck entsteht beim Betrachten des geöffneten Kofferraums: Er ist erfreulich glattflächig und kann, obwohl das Reserverad seitlich stehend untergebracht wurde, mit dem völlig ausreichenden Volumen von 368 Litern (nach



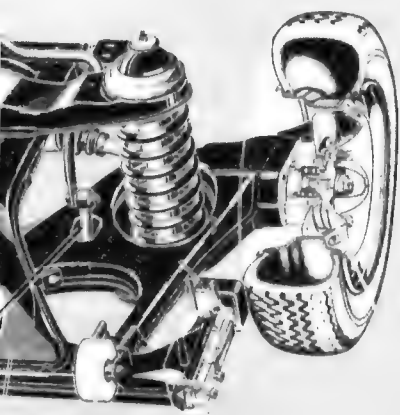
Eine aufwendige Hinterachskonstruktion für



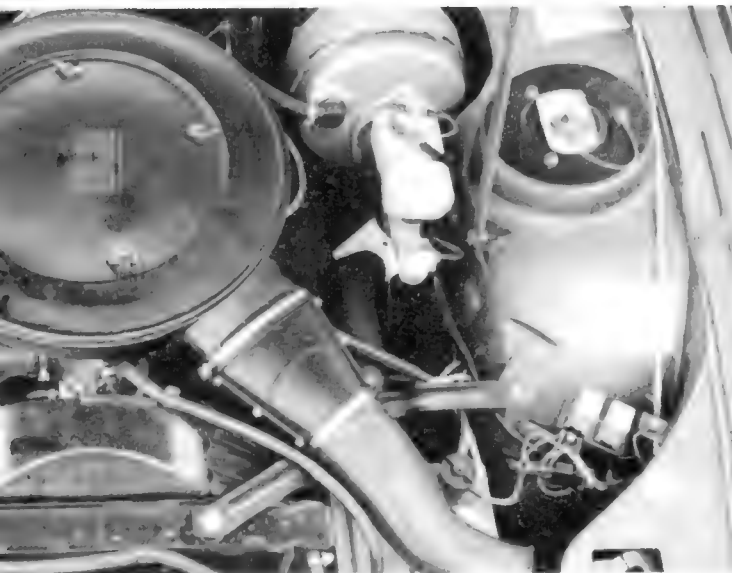
Äußerlich unscheinbar: der Sechszylinder in V



praktische Bedienung im Armaturenbereich.



omfort und Fahrsicherheit.



orm.

Komfortable Sitze, eine reichhaltige Ausstattung und viel Platz im Fond kennzeichnen das Interieur des 604. Die Hinterräder sind aufwendig an Längslenkern geführt, der Motor zeichnet sich durch leisen Lauf und angemessenen Verbrauch aus. Seine Maximalleistung beträgt 136 PS.



Im Innenraum: bequeme Polster ...



... und großzügig bemessener Knieraum hinten.



Glatflächig: ausreichend großer Kofferraum.



Herzlichen
Glückwunsch
Herrn
Herrn
Frau
Wegmann

DER WEICHE
WEINBRAND

CHANTRE
WEINBRAND
38°

Punkt respektiert, kann mit sehr günstigem Verbrauch rechnen – wer tiefer tritt mit insgesamt guten Fahrleistungen. Subjektiv entsteht freilich ein weniger temperamenter Eindruck; da der V6 relativ leise zu Werk geht und nicht sonderlich gut am Gas hängt, wird dem 604 vom Gefühl her eher ein gewisses Phlegma unterstellt.

Die Meßwerte zeigen jedoch, daß auch bei Autos Gefühle täuschen können. Denn der Testwagen lief immerhin 185 km/h und gab sich auch in der Beschleunigung flotter, als man zunächst meinen mochte. Auf 100 km/h kam der Anderthalbtonner in weniger als elf Sekunden, und auch darüber konnte noch zügig zugelegt werden.

Was den Kraftstoffverbrauch angeht, so ist das Ziel, das sich Peugeot mit dem V6-Motor setzte, offensichtlich erreicht worden. Auch häufiges Ausnutzen der vollen Motorleistung ließ den Konsum kaum über 15 Liter/100 km ansteigen, und wenn nicht ständig über den Druckpunkt hinausgetreten wurde, ergaben sich Werte zwischen elf

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Sechszylinder Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 88 x 73 mm, Hubraum 2664 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,65:1, Leistung 136 PS bei 5750 U/min, spezifische Leistung 51,0 PS/Liter, maximales Drehmoment 21,1 mkg bei 3500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5750 U/min) 14,0 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3200 U/min) 7,7 m/s, 4fach gelagerte Kurbelwelle, 1 obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb über Kette, Wasserpumpe mit Pumpe und Thermostat, zusätzlicher elektrischer Ventilator bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe, Kühlsysteminhalt 10,3 Liter, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, Ölkühler, Ölinhalt 6 Liter, 1 Einfachvergaser Solex 34 TBIA und 1 Doppelvergaser Solex 35 CEEI, 60 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 45 Ah, Drehstromlichtmaschine 750 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, hydraulisch betätigte Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,457 (12,791), II. 2,061 (7,626), III. 1,407 (5,206), IV. 1,0 (3,7), R. 3,49 (12,913), Achsantrieb 3,7.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, hinten Einzelradaufhängung an Länglenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, vorn und hinten Drehstab, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, lastabhängiger Bremskraftregler, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 1/2 J x 14, Stahlgürtelreifen Michelin XAS 175 HR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2800 mm, Spur 1490/1430 mm, Außenmaße 4721 x 1770 x 1430 mm, Innenbreite vorn 1500 mm, hinten 1470 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 900 mm, hinten 860 mm, Sitzhöhe vorn 490 mm, hinten 500 mm, Knieaum hinten 220–410 mm, 3 1/2 Lenkradum-

drehungen von Anschlag zu Anschlag, Wendekreis links 11,3 m, rechts 11,2 m, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 368 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1450 kg (davon Vorderachse 730 kg, Hinterachse 720 kg, Gewichtsverteilung 50,3:49,7), zulässiges Gesamtgewicht 1960 kg, Zuladung 510 kg, Personenindexzahl 6,0, zulässige Anhängelast gebremst 1500 kg, ungebremst 725 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 10,7 kg/PS, bei Belastung mit 4 Personen und Gepäck (340 kg) 13,2 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 184,6 km/h (entsprechende Drehzahl 5900 U/min)
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)
0 bis 40 km/h 2,6 s
0 bis 60 km/h 4,6 s
0 bis 80 km/h 7,3 s
0 bis 100 km/h 10,7 s
0 bis 120 km/h 15,4 s
0 bis 140 km/h 20,3 s
0 bis 160 km/h 33,6 s
1 km mit stehendem Start . . . 32,5 s
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)
40 bis 60 km/h 5,3 s
40 bis 80 km/h 11,2 s
40 bis 100 km/h 17,0 s
40 bis 120 km/h 23,4 s

40 bis 140 km/h 31,5 s
1 km ab 40 km/h 36,3 s
Geschwindigkeitsbereiche
I. Gang bis 60 km/h
II. Gang 13 bis 101 km/h
III. Gang 20 bis 147 km/h
IV. Gang 34 bis 206 km/h*
* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand . . . 50 Phon (dBA)
Bei 50 km/h 62 Phon (dBA)
Bei 80 km/h 66 Phon (dBA)
Bei 100 km/h 69 Phon (dBA)
Bei 120 km/h 72 Phon (dBA)
Bei 140 km/h 73 Phon (dBA)
Bei 160 km/h 75 Phon (dBA)
Bei 180 km/h 78 Phon (dBA)

VERBRAUCH

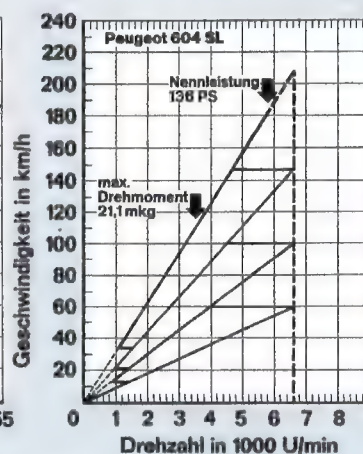
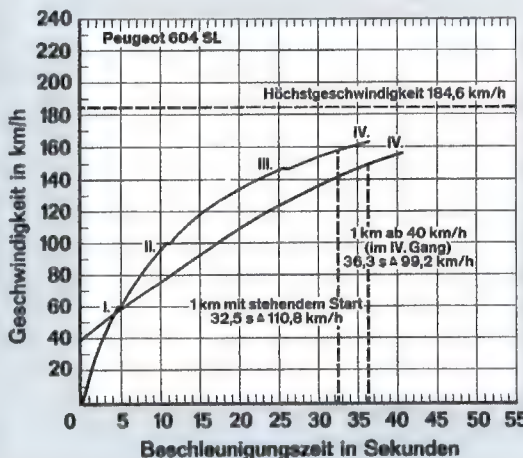
Superbenzin
Testverbrauch 15,6 L/100 km

WARTUNG

Inspektion alle 10 000 km
Ölwechsel alle 5 000 km

RICHTPREIS

Limousine viertürig . . . DM 22 300,—
Aufpreis für automatisches Getriebe DM 1 590,—
Hersteller: Société anonyme des Automobiles Peugeot, Souchaux.
Importeur: Peugeot Automobile Deutschland GmbH, 66 Saarbrücken.





Der neue Opel Ascona. Fahr

Einen siegreichen Rallye-Ascona zu bauen, ist schon ein Meisterstück.

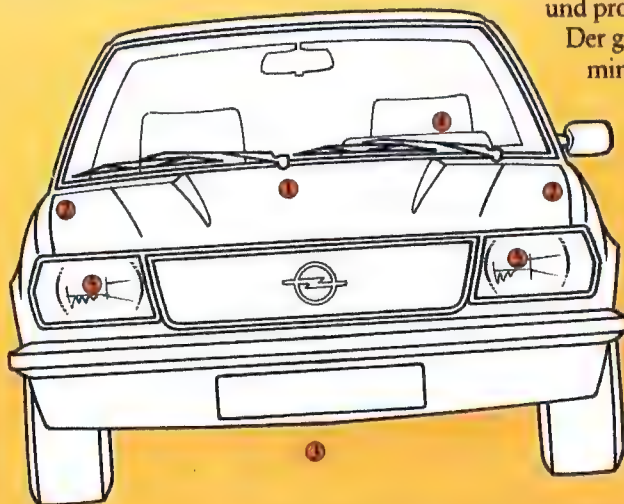
Aber ihn dann noch zu verbessern, das kann nur Opel.

Spektakuläre Siege auf internationalen Rallyes haben den Namen „Ascona“ zu einem Wertbegriff für überlegene Fahrleistungen und zuverlässige Konstruktion gemacht. Jetzt präsentiert Opel einen neuen Ascona. Ein Auto, das auf der Grundlage dieser Rallye-Erfahrungen für den Alltagsverkehr konsequent weiterentwickelt wurde. Mit

Optimale Geräuschkämmung ❶ läßt Sie den Motor – (4 Motoren zur Wahl: vom 1.2 l-S- bis zum 1.9 l-S-Motor) – kaum hören; und die komfortable Feder- und Stoßdämpferabstimmung schluckt alle Unebenheiten der Straße ❷. Das völlig überarbeitete Fahrwerk mit verlängertem Radstand und verbreiterter Spur ❸ besticht durch exzellente Stabilität und problemloses Kurvenverhalten.

Der geringe Lenkkraftaufwand und der minimale Wendekreis machen das

Rangieren des Wagens kinderleicht. Hinzu kommt ein perfektionierteres Sicherheitskonzept. Das beginnt bei dem Lenkrad mit größerer, besser gepolsterter Aufprallfläche ❹, über die größere Reflektionsfläche der Scheinwerfer ❺ bis zur erhöhten Dachsteifigkeit und Druckfestigkeit der Türen. Doch nicht nur diese überlegenen Neuerungen machen den neuen Opel Ascona zu so einem vorzüglichen Auto.



perfekter Ausstattung (einschließlich Stahlgürtelreifen und heizbarer Heckscheibe). Aber vor allem mit mehr Komfort, mehr Raum und größerer Handlichkeit. Das macht sich zunächst im Innenraum bemerkbar: Viel mehr Beinfreiheit für alle 5 Insassen, körpergerechte Vollschaumsitze mit ungewöhnlich gutem Seitenhalt, strapazierfester Teppich schon in der Normalausstattung und beeindruckende Rundumsicht durch bedeutend vergrößerte Fensterflächen. Aber seine wahren Vorzüge demonstriert der neue Ascona erst bei einer Testfahrt:

Genauso wichtig ist das hervorragende Zusammenspiel der Technik, die Feinfühligkeit der Abstimmung und das hohe Qualitätsniveau der Verarbeitung (für das wir 1 Jahr lang garantieren – ohne km-Begrenzung!). Eigenschaften, von denen wir mit Stolz behaupten, daß es typische Opel-Eigenschaften sind.

Das meinen wir, wenn wir sagen: Fahrkultur durch reife Technik.

Opel Ascona in Grundausstattung
DM 9.995,- a. W. (unverbindliche Preisempfehlung)

kultur durch reife Technik.



und 13 Litern. Zweifellos kann der 604 unter seinesgleichen als wirtschaftliches Auto gelten.

Das Vierganggetriebe (eine Dreigang-Vollautomatik ist gegen Aufpreis lieferbar) läßt sich über einen Mittelschalthebel nur mit durchschnittlicher Exaktheit betätigen. Die Schaltung wirkt etwas hakelig – hinzu kommt, daß das Getriebe nicht zu den lauffähigsten Exemplaren zählt. Speziell beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen heraus waren Laufgeräusche unüberhörbar. Sie änderten allerdings

unter dem Strich nichts daran, daß der 604 ein leises Auto ist: Bei 140 km/h registrierte das Phonmeßgerät bescheidene 73 dBA und damit einen Wert, bei dem sowohl Unterhaltungen als auch Radiohören noch gut möglich sind.

Fahrwerk mit allem Komfort

Bei der Fahrwerkskonstruktion des 604 ging es den Peugeot-Technikern vor allem darum, ein Höchstmaß an Federungskomfort bei gleichzeitig sicheren Fahreigenschaften zu erreichen. Von einer Hydropneumatik, wie sie Citroen

beim GS und CX und Mercedes beim 6.9 verwendet, wurde allerdings, auch der Kosten wegen, abgesehen. Man setzte auf die gute alte Stahlfederung, entwickelte eine Hinterachskonstruktion mit Schraubenfedern und kräftigen Längslenkern, die zur Isolierung von störenden Vibrationen in einem aufwendigen Hilfsrahmen untergebracht ist. Vorne sah man eine Federbein-Konstruktion vor und stattete sowohl die Vorder- als auch die Hinterachse mit Querstabilisatoren aus. Als wichtiges Komfortmerkmal hat der Peugeot 604 zudem einen besonders

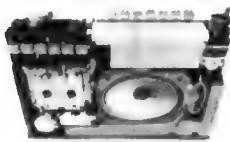


Peugeot verzichtete beim Entwurf der 604-Karosserie auf modische Extravaganzen. Das Ergebnis ist ein betont sachlich und seriös wirkendes Erscheinungsbild, das den Repräsentationsansprüchen, die Käufer der 20 000 Mark-Klasse im allgemeinen stellen, gerecht wird.



Dieser Radio-Recorder klingt, als wäre er doppelt so groß.

Radio-Recorder klingen oft so, als spielte nur das halbe Orchester. Anders beim bajazzo compact 201: Durch 7 Watt Ausgangsleistung und spezielle Frequenzanhebungen geben



die zwei Lautsprecher eine unglaubliche Klangfülle wieder.

Speziell bei Telefunken:
die grüne Luxemburg-Taste.

Neben den vier Wellenbereichstasten UKW, MW, LW, KW und der Taste für UKW-Scharfabstimmung (AFC) hat der bajazzo compact 201 eine spezielle



Taste für Radio Luxemburg. Auf Tastendruck können Sie damit jederzeit Europas beliebtesten Musiksender empfangen.

Speziell bei Telefunken:
die Batterieregenerierung.

Der bajazzo compact 201 ist mit der Telefunken-Longlife-Technik ausgestattet, die bei wechselweisem Batterie-/Netzbetrieb die Lebensdauer der Batterien bis um das Vierfache verlängert.



Speziell bei Telefunken:

vier Arten der Stromversorgung.

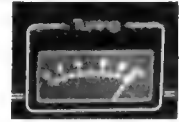
Der bajazzo compact 201 ist nicht nur über das eingebaute Netzteil zu betreiben, sondern auch mit Monozellen, wiederaufladbaren Mallory-Rechargeable-Zellen oder Dryfit-Akku. Eine Ladeautomatik ist selbstverständlich eingebaut.

Die Chromdioxid-Automatik.

Wenn Sie Chromdioxid-Cassetten verwenden, schaltet die Automatik elektronisch auf eine höhere Löschfrequenz um.

Feldstärkeabhängiges Anzeigeinstrument.

Damit erkennen Sie, wie stark jeder UKW-Sender empfangen wird.



Telefunken-Geräte erhalten Sie beim Fachhändler.

Auch den dicken Telefunken-Report.



Sollte er vergriffen sein, schreiben Sie an Telefunken, Fernseh und Rundfunk GmbH, 3 Hannover, Göttinger Chaussee 76, Abt. WB.

TELEFUNKEN



Telefunken. Technik, mit der die meisten Funk- und Plattenstudios arbeiten.



bajazzo compact 201



Ucar Professional, die Marathon-Batterie.

Von außen sieht sie aus wie eine normale Batterie. Aber innen ist sie anders. Sie hat andere aktive Bestandteile, die länger Energie abgeben. Viel länger. Das heißt, Ihr Kofferradio spielt länger. Ihr Cassettenrecorder läuft länger. Ihre Filmkamera filmt länger. Ihre Uhr tickt länger. Ihre Taschenlampe brennt länger. Ihr Taschenrechner rechnet länger. Das Spielzeugauto Ihres Sohnes fährt länger.

Ucar Professional. Mit Strom aus der Steckdose geht's natürlich noch länger.

langen Radstand zu bieten: stattliche 2,80 Meter.

Das Ergebnis dieses Aufwandes, bei dem auf viele dämpfende Gummielemente zwischen Karosserie und Fahrwerk nicht verzichtet wurde, ist denn auch sehr überzeugend. Denn im Federungskomfort wurde mit diesem Auto nahezu ein Optimum erreicht – ganz gleich, ob auf Autobahnen, Landstraßen minderer Qualität oder auf Kopfsteinpflaster gefahren wird. Was auch immer sich unter den vier einzeln aufgehängten Rädern tut – die Passagiere bekommen niemals mehr mit als ein sanftes Wiegen. Die weichen Sitze unterstreichen diesen ausgeprägten Komfort-Eindruck, der den Peugeot 604 zum bequemsten Auto seiner Klasse macht.

Zusammen mit dem unaufdringlich murmelnden Motor ergibt sich so eine ausgeprägte Langstrecken-Eignung, deren Qualität durch gute Fahreigenschaften wirkungsvoll unterstützt wird. Der Geradeauslauf ist auch bei hohen Geschwindigkeiten untadelig, die Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch, wobei eine ausgeprägte Neutralität im Fahrverhalten feststellbar ist. Nur in schnell gefahrenen engen Kurven kann es passieren, daß der 604 etwas mit dem Heck herumkommt, aber auch das läßt sich mit der exakten und genügend Bodenkontakt vermittelnden Servolenkung mühelos unter Kontrolle halten.

Insgesamt kann der neue Peugeot als sehr fahrsicheres Auto bezeichnet werden, auch was seine Bremsanlage betrifft. Vier Scheiben, von denen die beiden vorderen innenbelüftet sind, zeigen sich nahezu allen in der Praxis auftretenden Belastungen gewachsen, die Pedalkräfte bleiben dank Servounterstützung erfreulich gering.

Ein neues Auto mit einer Reihe von guten Eigenschaften – das ist der Peugeot 604 ganz gewiß. Er bietet bestmöglichen Federungskomfort, gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften – genügend Platz gibt es obendrein. Was ihm noch zu wünschen ist, liegt im Karosserie- und Ausstattungsbereich, wo sich beim Testwagen Nachlässigkeiten zeigten, die schon bei Billig-Autos tadelnswert sind. Ein französischer Mercedes – das wird er wohl nicht werden.



Zum Vergleich		Peugeot 604 SL	BMW 528	Ford Granada 3000 GL	Mercedes 280 E	Volvo 264 GL
Hubraum	ccm	2664	2788	2993	2746	2660
Leistung	PS bei U/min	136/5750	165/5800	138/5000	185/6000	140/6000
Testverbrauch	Liter/100 km	15,6 S	16,2 S	15,6 S	15,7 S	18,3 N
Preis	DM	22 300,—	23 360,—	18 280,—	25 463,—	28 550,—
Beschleunigung in s						
0– 60 km/h		4,8	4,1	4,7	4,1	5,5
0– 80 km/h		7,3	6,4	8,0	6,4	8,3
0–100 km/h		10,7	9,1	11,3	9,5	12,1
0–120 km/h		15,4	12,5	17,4	13,6	16,3
0–140 km/h		20,3	17,7	24,6	18,4	25,7
0–160 km/h		33,6	25,6	—	26,8	—
1 km mit stehendem Start		32,5	30,6	33,6	30,8	34,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	184,6	201,1	180,9	202,2	176,5

auto motor sport		Peugeot 604 SL	
Test- zeugnis			
PRÜFPUNKT		Bewertung*	
● AUSSTATTUNG Reichhaltige Serienausstattung (unter anderem elektrische Fensterheber, Metallic-Lackierung, Servolenkung, Verbundglas-Windschutzscheibe).		2	
● BEDIENUNG/HANDLICHKEIT Teilweise unbefriedigende Bedienungselemente (umständlich zu bedienender Lichtschalter, schlecht erreichbare Hupe). Gut ablesbare Instrumente; trotz Servolenkung nur durchschnittliche Handlichkeit.		3	
● FAHR SICHERHEIT Sehr guter Geradeauslauf, weitgehend neutrales Fahrverhalten, nur in engen Kurven Neigung zum Übersteuern. Geringe Windempfindlichkeit, gute Bodenhaftung auch auf schlechter Fahrbahn. Mäßige Wintereigenschaften.		2	
● KAROSSERIE Konservativ gestylte Karosserie mit sehr gutem Raumangebot. Großer Kofferraum, durch zu tiefe Sitzposition eingeschränkte Übersichtlichkeit. Für die Preisklasse schlechte Verarbeitungsqualität.		4	
● KOMFORT Insgesamt hervorragender Federungskomfort auch bei sehr schlechten Straßen und geringen Geschwindigkeiten. Äußerst geschmeidiges Abrollen, sehr komfortable Sitze. Auch bei hohem Tempo niedriger Geräuschpegel.		1	
● LEISTUNG Befriedigende Fahrleistungen. Höchstgeschwindigkeit über 180 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in unter 11 Sekunden. Nur durchschnittliche Elastizität.		3	
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Leise und ausreichend kultiviert laufender Sechszylinder, subjektiv etwas kraftlos wirkend. Relativ laut arbeitendes Getriebe, nicht ganz exakte Schaltung.		3	
● WIRTSCHAFTLICHKEIT Angemessener Anschaffungspreis, durchschnittliche Unterhaltskosten. Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr 40,0 Pf/km 20 000 km/Jahr 32,5 Pf/km 30 000 km/Jahr 29,9 Pf/km Zu kurze Ölwechselintervalle (alle 5000 km), Inspektion alle 10 000 km. Garantie 1 Jahr ohne Kilometerbegrenzung. Angemessener Kraftstoffverbrauch, Testverbrauch 15,6 Liter Super/100 km.		3	
* 1 = sehr gut 2 = gut 3 = ausreichend 4 = unbefriedigend 5 = mangelhaft			



Unser Vorschlag, wenn Sie sich nicht zwischen Sportwagen und Familienwagen entscheiden können.

Die meisten Leute hätten am liebsten zwei Autos.

Einen Sportwagen für die Fälle, wo sie nur wenig Leute und wenig Gepäck im Auto haben.

Einen Familienwagen für die Fälle, wo sie mehr Leute und mehr Gepäck im Auto haben.

Wenn es Ihnen auch so geht, machen wir Ihnen einen Vorschlag: Den Fiat 128 Berlinetta.

Für die Fahrleistungen und die Handlichkeit eines Sportwagens sorgen Fahrwerk, Triebwerk, Sitze und Cockpit. Hier zeigt sich die Verwandtschaft zum 128-Sportcoupé.

Für die Alltagstauglichkeit und die Problemlosigkeit eines Familienwagens sorgen die dritte Tür im Heck, die zur Ladefläche umklappbaren Rücklehnen und die vielen Details, die sich schon in Millionen anderer Fiat 128 bewährt haben.

Diese unterschiedlichen Eigenschaften machen Ihnen die Entscheidung leicht: Kaufen Sie nur ein Auto.

Und fahren Sie zwei Autos. Einmal den Sportwagen, der im Fiat 128 Berlinetta steckt. Einmal den Familienwagen, der im Fiat 128 Berlinetta steckt.

FIAT

Jetzt 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung, 2 Jahre Garantie auf alle lackierten Teile.



Der Fiat 128 Berlinetta.

128 Berlinetta 1 100: 1116 ccm, 65 DIN-PS, 7,61 nach DIN, DM 10.750,-

128 Berlinetta 1 300: 1290 ccm, 73 DIN-PS, 7,91 nach DIN, DM 11.300,-

Preise: unverbindliche Preisempfehlung.

Fünf Jahre nach seinem Erscheinen ist beim Citroen GS von nachlassender Attraktivität nichts zu bemerken. Die sich in den Zulassungsstatistiken durch hohe Zuwachsraten ausdrückende Verkaufsbelegung bei diesem Modell – in den ersten acht Monaten dieses Jahres wurden 136,6 Prozent mehr GS verkauft als im gleichen Zeitraum des Vorjahres – kommt indessen nicht von ungefähr: Vielmehr hat Citroen vor einem Jahr mit der Präsentation der preisgünstigen GSX-Variante kräftig nachgeholfen. Der mit dem 54 PS leistenden

Ansonsten unterscheidet sich der GSX 2 von seinem neun PS schwächeren Bruder nur durch die beiden neu hinzugekommenen Rückfahrleuchten und einen Zigarettenanzünder.

Unterschiedlich zum GS Club ist das Armaturenbrett: Anstelle des Lupentachos und des fächerförmigen Drehzahlmessers verfügt der GSX 2 (ebenso wie der GSX) über besser ablesbare Rundinstrumente. Negativ macht sich in dem ansonsten reichhaltigen Instrumentarium bemerkbar, daß Kontrollleuchten für Handbremse und Choke fehlen.

Weitaus störender wirken sich jedoch die ausschließlich lieferbaren Kunststoffsitze und der anthrazitfarbene PVC-Himmel aus. Die Ausdünstung des Kunststoffs führte unter anderem dazu, daß die flache Heckscheibe und die Seitenscheiben stets mit einem trüben Schleier überzogen waren.

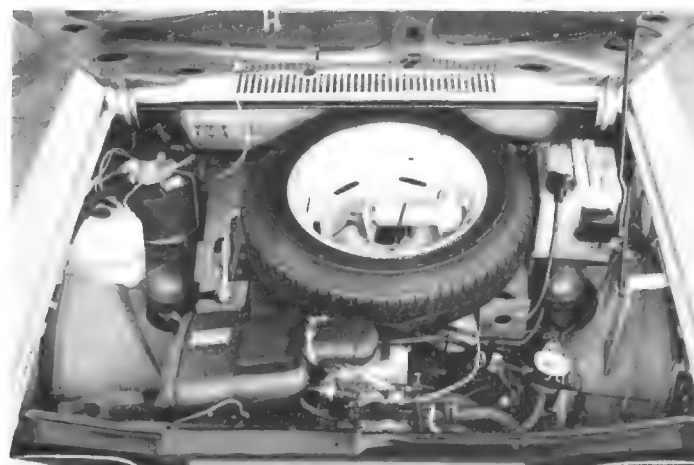
Leistungsmäßig übertrifft der GSX 2 das Einliter-Modell deutlich (siehe Vergleichstabelle). Besonders bei den Elastizitätsmessungen eilte der GSX 2 dem Tausender weit davon. Weniger deutlich fielen naturgemäß die Unterschiede in den Beschleunigungswerten zwischen dem für 11 760 Mark angebotenen GS Club und dem geringfügig billigeren GSX 2 aus.

Das Mehr an Leistung lassen sich die Franzosen gut honorieren. Der in der Ausstattung mit dem Einliter-Modell nahezu identische GSX 2 wird 1150 Mark teurer angeboten.

Klaus Wießmann



Jetzt auch mit 63 PS-Motor lieferbar: Citroen GSX 2.



Fotos: Seufert

GS X 2

luftgekühlten 1008 ccm-Boxer-Triebwerk ausgerüstete Neuling verkauft sich seitdem auf dem deutschen Automarkt von allen GS-Modellen am besten.

Seitdem jedoch Leistung wieder mehr gefragt ist, lag es nahe, dem in einigen Details gegenüber dem Citroen GS Club geänderten GSX einen kräftigeren Motor zu spendieren.

Ein geänderter Zylinderkopf mit größeren Ventilen, eine modifizierte Nockenwelle, ein Doppelvergaser und das von 8,2 auf 8,7:1 heraufgesetzte Verdichtungsverhältnis trugen zu dem erwünschten Plus an Leistung bei. Das maximale Drehmoment-Angebot erhöhte sich bei dem neuen 63 PS-Motor (GS Club: 58 PS) von 8,8 auf 9,25 Meterkilogramm bei 3500 U/min.

Zum Vergleich

	GSX 2	GS Club	GSX
Hubraum ccm	1214	1214	1008
Bohrung x Hub mm	77 x 65,6	77 x 65,6	74 x 59
Verdichtungsverhältnis	8,7:1	8,2:1	9,0:1
Leistung PS bei U/min	63/5500	58/5750	54/6500
max. Drehmoment mkg bei U/min	9,25/3500	8,8/3500	7,2/3500
Beschleunigung in s			
0 bis 60 km/h	6,2	6,3	6,8
0 bis 80 km/h	9,8	10,6	11,4
0 bis 100 km/h	15,5	16,1	17,8
0 bis 120 km/h	23,0	26,1	28,2
1 km mit stehendem Start	37,0	37,4	38,8
Höchstgeschwindigkeit km/h	158,6	153,2	154,5
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang) in s			
40 bis 60 km/h	7,0	7,2	9,5
40 bis 80 km/h	14,3	14,7	18,8
40 bis 100 km/h	22,2	22,3	28,8
40 bis 120 km/h	32,1	33,5	43,1
1 km ab 40 km/h	39,9	39,8	43,1
Testverbrauch L/100 km	10,9 S	11,5 S	11,8 S
Richtpreis DM	11 540,—	11 760,—	10 390,—

Warom die neu' Zweigang-Schlagbohrmaschin' »Paul« von Metabo heißt ond net billiger Jakob.

Mir saget, wie's ischt: Für die neu' Zweigang-Schlagbohrmaschin' »Paul« von Metabo werdet Se im Lade 124,- Mark (unverbindliche Preisempfehlung) zahle. Und warom se grad »Paul« heißt ond net Superfix oder gar »Der Löwe von Nürtingen«, des saget mir lieber auf Hochdeutsch. Denn »Paul«, das ist bei uns in Schwabeneiner, der »recht« ist. Derschwätzt nicht viel, der schafft zuverlässig. Der ist sein Geld wert und kein billiger Jakob.

So einer ist »Paul«.

Aus der neuen Metabo Dynamic-Serie.

Er ist grundsolide gebaut und zuverlässig – der Motor, das Getriebe und jedes andere Teil. In Stahl bohrt er bis 10 mm, in Holz bis 25 mm und in Beton oder Stein schlagbohrt er bis 10 mm. Dafür sorgt der 330 Watt starke Motor mit hoher Leistungsreserve und einem Wirkungsgrad von mehr als 50% (in dieser Leistungsklasse selten!). Vorne dran sorgt natürlich ein *Metabo-Qualitätsbohrfutter* für präzise Bohrungen. Und das Getriebe ist nicht einfach aus Stahl, sondern aus *gehärtetem Stahl*. Damit »Paul« sich keinen Zahn ausbeißt, wenn Sie ihn hart 'rannehmen. Und das Schlagwerk hat *mehrfach*

*gehärtete
Rastenscheiben.*

Für sehr lange Lebensdauer. Drehzahlen: 2000/min und 2600/min; Schlagzahlen: 31000/min und 40000/min. Selbst wenn Sie uns jetzt für ganz unschwäbisch geschwätzig halten sollten,

»Walter«
von Metabo.
Die neue
Stichsäge...

»Alfred« von Metabo.
Der neue
hochtourige Sander...

»Max« von Metabo.
Die neue Handkreissäge
mit S-automatic...

... alle aus der neuen
Metabo Dynamic-Serie!

müssen wir Ihnen doch noch sagen, daß »Paul« mit *vollwälzgelagertem Getriebe* (hochwertige Kugel- und Nadellager) seiner Arbeit nachgeht. Er ist *schutzisoliert* und stört weder Radio noch Fernseher. Gebaut ist er nach der Deutschen Industrie Norm 68069 und der VDE-Bestimmung 0740.

Das alles zeigt Ihnen: diese neue, 1,5 kg leichte Zweigang-Schlagbohrmaschine aus der Metabo Dynamic-Serie ist ein *vollwertiges Elektrowerkzeug für alle Heimwerk-, Bohr- und Schlagbohrarbeiten – und kein Spielzeug*. Sie kostet deshalb auch wenige Mark mehr als ein billiger Jakob. Qualität hat eben ihren Preis. Bei Metabo zahlt er sich aus in langer Lebensdauer und Zuverlässigkeit.

»Paul« von Metabo erkennen Sie bei Ihrem Fachhändler an dem saftigen Metabogrün.

Wenn Sie wissen wollen, was Metabo sonst noch zu bieten hat, dann *fordern Sie unseren Prospekt an*. Den gibt's gratis. Da schpare mir net!

Metabowerke KG,
744 Nürtingen, Postfach 229

Die neue Metabo Dynamic-Serie.

Metabo



Der Wetterbericht sehr nach Conti



ht klingt wieder Contact.

Wenn im höheren Bergland Schnee gemeldet wird, in tieferen Lagen Frost, wenn die Schauerneigung zunimmt, dann ist es Zeit für den ContiContact aus ThermoGummi.

ThermoGummi ist nämlich ein Gummi, das bei Kälte nicht hart wird wie normales Gummi. ThermoGummi bleibt immer schön weich. Deshalb haftet der ContiContact so gut auf nassen und glatten Straßen. Deshalb ist er der ideale Reifen für die ganze kältere Jahreszeit.

Und weil man mit ihm sicher die vom Gesetzgeber vorgeschlagene Richtgeschwindigkeit von 130 km/h fahren kann, ist er auch der ideale Reifen für die trockenen und milden Tage dazwischen, denn er ist bis 160 km/h zugelassen. Hören Sie also jetzt weniger auf den Wetterbericht. Sondern lieber auf uns.

Der ContiContact.
Aus ThermoGummi.



Test intern

Aus der Testpraxis von auto motor und sport.

Berliner Jungs

Drei jugendliche Radfahrer, die sich allesamt als passionierte auto motor und sport-Leser zu erkennen gaben, besuchten die Redaktion. Grund der Visite, der eine Radtour von Friedrichshafen am Bodensee über Konstanz, Zürich, Basel, Freiburg, Baden-Baden nach Stuttgart vorausging: Interesse an alten Autos, das das Berliner Radlertrio mit Hilfe von betagten auto motor und sport-Jahrbänden zu befriedigen versuchte. Gleichzeitig benutzten die urlaubenden Primaner die Gelegenheit, anhand der



Im Archiv gestöbert: Matthias Herrmann (18), Peter Anger (17), Detlef von Hohmeyer (18).

jüngsten auto motor und sport-Exemplare Lob und Tadel zu verteilen. Die Leserbriefе werden von ihnen gerne konsumiert, der Sport findet Beachtung, Gotschke-Zeichnungen bereiten viel Vergnügen, und auch die Testberichte werden regelmäßig studiert. Weniger gut gefällt der Magazinteil, und daß sich die Rubrik „Vor 20 Jahren“ nur noch selten im Heft findet, stimmt die Berliner Jungs traurig. Was sie am liebsten fahren würden, wenn Geld keine Rolle spielte? Den Porsche turbo (Matthias) und den Mercedes 6.9 (Peter und Detlef).

Bildungsreise

auto motor und sport ging auf Bildungsreise. Mit einem von Daimler-Benz zur Verfügung gestellten Omnibus fuhr die gesamte Redaktion nach Karlsruhe, um die dortige Raffinerie der Esso zu besichtigen und so das Wissen um die Herstellung von Mineralölprodukten zu vertiefen. Um die auto motor und sport-Mitarbeiter gründlich zu in-

formieren, waren eigens Dr. Uwe Jönck, zuständig für Planung und Versorgung, sowie der Leiter der Abteilung Kraftstoffe im Esso-Zentrum, Rolf Siering, von Hamburg nach Karlsruhe gekommen. Unterstützt vom Gebietsdirektor Karlsruhe, Gerhard Mgeladse und dem Leiter der Raffinerie, Rolf Beyer, boten sie einen umfassenden Überblick über die Technik der Benzinherstellung und über die Lage der Tank-

stellen. Die Karlsruher Anlage ist die größte der vier Esso-Raffinerien in der Bundesrepublik, verfügt über eine Jahreskapazität von 9,3 Millionen Tonnen, die allerdings in letzter Zeit nicht ganz genutzt wurde: Wegen des rückläufigen Absatzes wurden 1974 nur rund sechs Millionen Tonnen Benzin, leichtes und schweres Heizöl sowie Bitumen hergestellt. Anlässlich einer Rundfahrt durch die Raffinerie ließ

sich die Redaktion schließlich noch zeigen, daß die Mineralölindustrie umweltfreundlich arbeitet. Zum Beweis führten die Esso-Männer einen mit biologisch geklärtem Abwasser gefüllten Teich an, auf dem sich zahlreiche Enten tummeln, die durchweg ein hohes Alter erreichen. Allerdings gehören Enten nach Auskunft eines Stuttgarter Zoologen zu den besonders widerstandsfähigen Tieren.



Esso-Manager Jönck, Beyer, Mgeladse und Siering.



Esso-Raffinerie in Karlsruhe.

Braun audio 308 S. Einen vernünftigeren Schritt mitten in die High Fidelity können Sie gar nicht machen.

Wir stellen Ihnen hier ein HiFi-Kompaktgerät vor, das es Ihnen wirklich leicht macht. Nämlich mit einem einzigen Schritt mitten in die High Fidelity zu kommen. Und sich dort auch über Jahre hinweg wohlfühlen. Ohne „wenn's“ und „aber's“. Und ohne die Zweifel, für sein Geld doch nicht das Optimale bekommen zu haben. Dieses HiFi-Kompaktgerät ist das audio 308 S. Und es kommt von Braun.

„audio 308 S ist das Kompaktgerät, das mit Ihren Ansprüchen wächst.“ (Ing. R. Damko)

Das audio 308 S heißt kompakt, weil es einen Plattenspieler und Rundfunkempfangs- sowie Verstärkerteil in sich vereint. Und zwar so, daß alles bis ins kleinste Detail aufeinander abgestimmt ist. Und es



heißt HiFi, weil es die Musik so läßt wie sie ist. Also nichts verfärbt, verschweigt oder gar hinzufügt. Nichts. „Und die Daten und Leistungswerte unseres audio 308 S“, so Ingenieur Reinhold Damko: „liegen so hoch über der HiFi-Norm, daß Sie selbst noch nach langer, langer Zeit das gleiche Hörvergnügen haben werden wie am ersten Tag. Gerade weil Ihre Ohren immer kritischer werden. Und sie werden es...“

Wenn Sie sich für ein Braun audio 308 S entscheiden, dann sollten Sie es auch mit Braun HiFi-Lautsprechern kombinieren.

Warum wir das raten, hat einen ganz einfachen Grund:

Das Braun HiFi-System bietet Ihnen zusätzlich Sicherheit.

Wir von Braun bauen vernünftigerweise keine isoliert zu betrachtenden

Einzelgeräte, sondern ein High Fidelity-System. Ein System, in dem (wie im audio 308 S selbst) alles, was zum Musikhören gehört – also auch



Das Leichtgewicht mit großem Klang: unser neuer Kopfhörer KH 500.

Lautsprecher-Boxen, HiFi-Cassettengerät und Kopfhörer – wirklich hundertprozentig zu einander paßt.

In der Art der Musikverarbeitung, in der Gesamtqualität und nicht zuletzt im äußeren Erscheinungsbild.

Gehen Sie zu einem unserer Fachhändler und lassen Sie sich das, was wir hier nur mit Worten beschreiben können, in voller Realität beweisen.

Und wenn Sie noch Fragen haben in Sachen High Fidelity, dann schreiben Sie an: Braun AG, Abt. E-MVF, 6 Frankfurt 19, Postf. 190 265.*



Braun High Fidelity. Unser Wissen bringt Ihnen mehr.

BRAUN

* In der Schweiz: Telion AG, CH 8047 Zürich, Albisrieder Straße 232 · In Österreich: Silva-Schneider, A 5083 Gartenau/Salzburg

Kurztest

**Ford Capri II
L, XL und GT**

Ungleiche Brüder

Drei Versionen mit 1300, 1600 und 3000 ccm-Motor.

Wer einen Ford Capri II kaufen möchte, wird mit einer beträchtlichen Anzahl verschiedener Ausführungen konfrontiert, mit denen sich nahezu jeder Wunsch nach Ausstattungsumfang und Leistungsangebot ganz individuell erfüllen läßt. Das Familien-Coupé aus Köln gibt es nicht nur in vier Ausstattungsvarianten (L, XL, GT und Ghia), sondern wahl-

weise auch mit einer ganzen Reihe unterschiedlicher Triebwerke, die den weiten Bereich von 1300 bis 3000 ccm Hubraum abdecken. Ganz unten auf der Hubraumleiter rangiert der vom Escort übernommene Vierzylinder-Stoßstangenmotor, 1297 ccm groß und – in diesem Fall – 55 PS stark. Schon erheblich mehr Leistung bietet ein 1,6

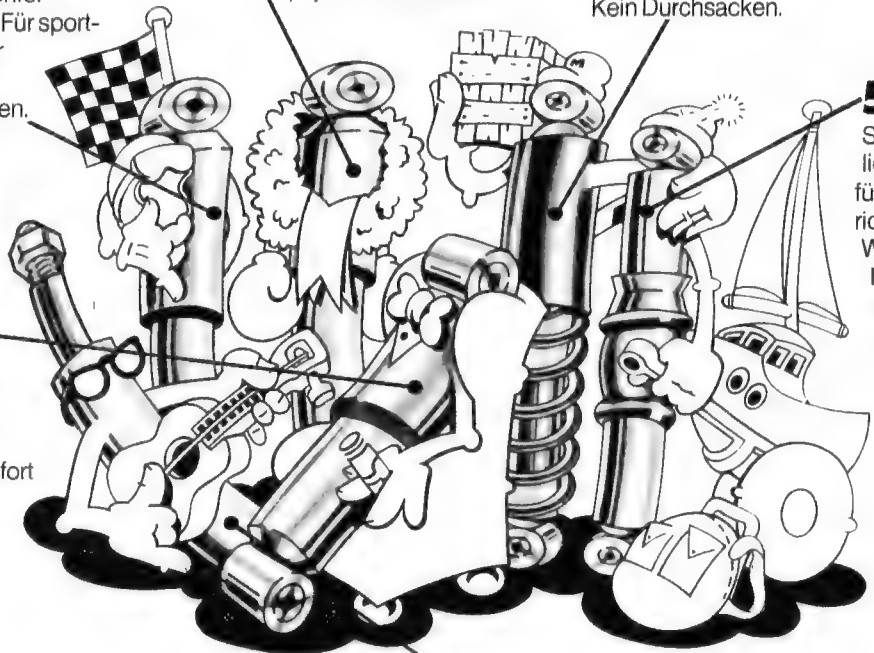
liter-Motor mit obenliegender Nockenwelle. Versehen mit einem Fallstromvergaser bringt er es auf 72 PS bei 5200 U/min, mit Registervergaser fallen bei 500 Umdrehungen mehr 88 PS an.

Schließlich vervollständigen noch zwei V6-Motoren mit 2,3 und drei Liter Hubraum das Angebot. Sie leisten 108 beziehungsweise 138 PS bei jeweils 5000 U/min. ▶



Foto: Seufert

Die Sicherheits-Experten.



1. MONRO-MATIC® – die „Nummer Sicher“ für Autofahrer mit Verstand. Das automatische, doppelwirkende Dreistufen-Ventilsystem verbessert den Fahrkomfort und garantiert sichere Lenkung.

2. SUPER 500® – von der Monroe Rennwagenforschung entwickelt. Für sportliche Fahrer, die der Federung besonders viel abverlangen.

3. NEW-MATIC® – Gasdruck-Stoßdämpfer* mit Höchstkomfort: fängt jede Erschütterung superfeinfühlig ab.
*) Systeme de Carbon

4. LOAD-LEVELER® – mit der Spezial-Federverstärkung. Für Pkw und Kombi, die ständig schwere Lasten transportieren. Kein Durchsacken.

5. RIDE-LEVELER™ – Stoßdämpfer mit zusätzlicher, regulierbarer Luftfüllung. Sorgt für immer richtige Bodenfreiheit Ihres Wagens – ob Boote, Anhänger, Wohnwagen geschleppt oder häufig wechselnde Lasten befördert werden.

6. McPherson Federbein-Einsatz – schafft komplizierte Reparaturarbeiten ab. Komplettes Austauschteil zum Einsetzen, fabrikversiegelt und -geprüft.

Stoßdämpfer, die mehr aus Ihrem Auto machen.

Vielleicht werden Sie Ihr Auto nicht wiedererkennen, wenn es die richtigen neuen Monroe Stoßdämpfer hat. Das genau für Ihren individuellen Fahrstil ausgewählte Modell. Denn jeder Monroe Stoßdämpfer ist Experte für eine spezielle Fahrweise und Fahrzeugverwendung. Nicht nur Sicherheits-Experte, sondern auch Experte für höchsten Fahrkomfort. Und für lange Lebensdauer – mit schriftlicher Garantie!

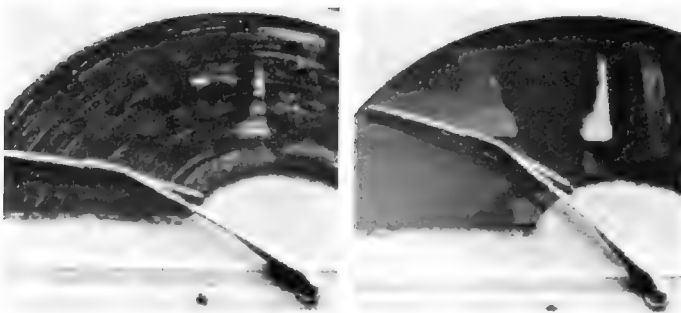
Fragen Sie den erfahrenen Fachmann – Sie erkennen ihn an dem Schild „Monroe Sicherheits-Experte“ an Werkstatt oder Tankstelle. Er berät Sie und prüft auch Ihre Stoßdämpfer.



**Stoßdämpfer-Spitzenklasse
Service-Spitzenklasse**

Bosch zum Thema „Sicht-Sicherheit“:

Schnee braucht frische Wischer.



Bevor Sie mit Ihren alten Wischern durch den Winter fahren:

Denken Sie daran, daß alte Wischblätter – ohne daß Sie es sehen – schartig sein können.

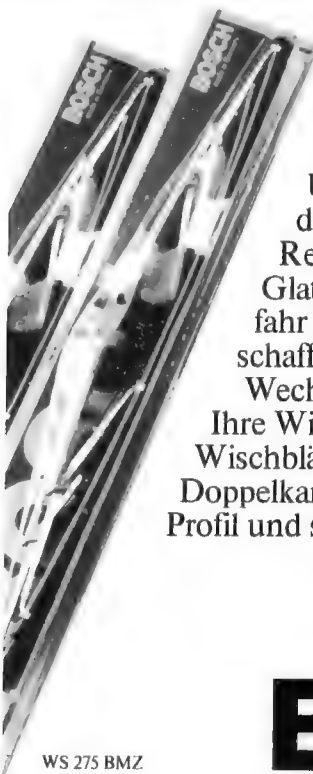
Statt Regen und Schneematsch glatt abzustreifen, ziehen sie einzelne Schlieren oder sogar einen

Schleier von Millionen Micro-Tröpfchen über die Windschutzscheibe.

Ergebnis: Ihre Sicht wird lebensgefährlich schlecht.

Und das in der Jahreszeit, in der Ihnen mehr als sonst Regen, Nebel, Schneematsch, Glätteis und erhöhte Blendgefahr in der Dämmerung zu schaffen machen.

Wechseln Sie deshalb rechtzeitig Ihre Wischblätter. Neue Bosch Wischblätter haben die Micro-Doppelkante, strömungsgünstiges Profil und sind geräuscharm.



WS 275 BMZ

BOSCH

Kurztest

**Ford Capri II
L, XL und GT**

auto motor und sport fuhr ergänzend zur 88 PS- und 108 PS-Version (Test Heft 9/1974) drei Capri-Modelle mit 55, 72 und 138 PS.

1,3 Liter: überfordert

Die billigste Art, Capri zu fahren, ist zugleich auch die unerfreulichste. Denn der 1300 ccm-Motor, der im Capri L und XL zur Serienausstattung gehört, kann dem gut eine Tonne schweren Coupé naturgemäß nur zu äußerst bescheidenen Fahrleistungen verhelfen, die in krassem Gegensatz zum sportlichen Erscheinungs-

bild stehen. Selbst wenn ständig geschaltet und die Gänge voll ausgedreht werden, legt der 1300 ccm-Capri ein Phlegma an den Tag, das Überholvorgänge auf der Landstraße oder Autobahn-Steigungen zu einer Quelle ständigen Ärgers werden läßt. Schon Kleinwagen wie der Fiat 127 oder der Audi 50 lassen dem Capri in keiner Situation eine Chance – selbst ein Spar-R 5 mit 850 ccm-Motor beschleunigt im unteren Geschwindigkeitsbereich kaum schlechter.

Erst recht hoffnungslos wird die Lage für den Piloten des

Technische Daten

Capri II L 1,3: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80,98 x 62,99 mm, Hubraum 1297 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 55 PS bei 5500 U/min, spezifische Leistung 41,6 PS/Liter, maximales Drehmoment 8,7 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 5500 U/min 11,5 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, Antrieb über Kette, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 3,25 Liter, ein Ford-Fallstromvergaser, mechanische Benzinpumpe, 58 Liter Benzintank im Heck, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 400 Watt.

Capri II L 1,6: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 87,67 x 66,0 mm, Hubraum 1593 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,2:1, Leistung 72 PS bei 5200 U/min, spezifische Leistung 45,2 PS/Liter, maximales Drehmoment 12,0 mkg bei 2700 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 5200 U/min 11,4 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle,

Antrieb durch Zahnriemen, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 3,75 Liter, ein Ford-Fallstromvergaser mit Startautomatik, mechanische Benzinpumpe, 58 Liter Benzintank im Heck, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 400 Watt.

Capri II Ghia 3,0: Sechszylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 93,67 x 72,42 mm, Hubraum 2993 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 138 PS bei 5000 U/min, spezifische Leistung 46,1 PS/Liter, maximales Drehmoment 24,0 mkg bei 5000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 5000 U/min 12,1 m/s, 4fach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 9,3 Liter, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 5,0 Liter, ein Weber Fallstrom-Doppelvergaser, mechanische Benzinpumpe 58 Liter Benzintank im Heck, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 490 Watt.

Henry M. Betrrix*

First Class Men's Line

Betrrix for Men ...
... die Herren-Serie
von hoher Qualität,
in sympathisch
männlicher Aufmachung
und
zwei interessanten Duftnoten
„herbfrisch“
und „extra“



After Shave Lotion · Pre Shave Lotion
Eau de Cologne · Men's Cream Skin Care · Deo Spray
Men's Soap · Shaving Cream
Vitamin Hair Tonic

*aus dem Hause Ellen Betrrix Cosmetic International

Kurztest

Ford Capri II L, XL und GT

1300 ccm-Capri, wenn er einmal den Griff zum Schalthebel unterläßt. Ein Tritt aufs Gaspedal hat in diesem Fall hauptsächlich ein Anschwellen des Geräuschpegels zur Folge – von spürbarem Geschwindigkeitszuwachs kann kaum die Rede sein. Um im vierten Gang von 40 auf 60 km/h zu beschleunigen, benötigte der Testwagen fast zehn Sekunden, und bis die 100 km/h-Marke erreicht war, verstrich nahezu eine halbe Minute.

Zudem beweist der schwächliche Capri, daß kleine Motoren keineswegs sonderlich wirtschaftlich arbeiten, wenn ihr Leistungspotential ständig voll ausgenutzt werden muß: Der Testverbrauch lag immerhin bei 10,9 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer.

Wahrhaftiges Vergnügen stellt sich auch dann noch nicht ein, wenn man statt des 1,3 Liters den 72 PS starken 1,6 Liter-Motor wählt. Zwar läuft dieses

Triebwerk erheblich leiser und kultivierter als der rauhe und laute Dreizehnhunderter, erweist sich aber ebenfalls als unelastisch. Im unteren Drehzahlbereich wirkt dieser Motor ziemlich kraftlos und verlangt deshalb – ähnlich wie das 55 PS-Aggregat – häufiges Schalten. Das macht zwar dank der leichtgängigen Mittelschaltung kei-

1,6 Liter: unelastisch

nerlei Mühe, will aber dennoch nicht zum eher komfortablen Gesamtcharakter des Capri passen.

Die effektiven Fahrleistungen sind für ein 1,6 Liter-Auto nur durchschnittlich, reichen aber aus, um keinen akuten Leistungsmangel wie beim 1,3 Liter aufkommen zu lassen. Dafür freilich muß mit einem deutlich höheren Benzinverbrauch gerechnet und gleichfalls Superbenzin getankt werden. Der Testverbrauch betrug 12,7 Liter auf 100 km.

Dreiliter: durchzugsstark

Wer es sich leisten kann, sollte also den Capri nicht mit einem der Vierzylinder bestellen, sondern sich eines der beiden V6-Triebwerke gönnen. Schon der 2,3 Liter nämlich macht das Kölner Coupé zu einem gut und harmonisch motorisierten Auto, und erst recht tut dies natürlich der Dreiliter, der von Ford England entwickelt wurde und über Heron-Zylinderköpfe (Brennraum im Kolbenboden) verfügt.

Die Stärke dieses mit relativ geringer Literleistung operierenden Sechszylinders liegt ganz eindeutig im unteren Drehzahlbereich. Das Maximal-Drehmoment von 24 mkg erreicht er schon bei 3000 U/min, was in der Praxis bedeutet, daß das Fahren im stärksten Capri von erfreulicher Mühelosigkeit geprägt wird. Schon ab 2000 U/min sorgt das bullige Triebwerk für kräftige

Außen 15° Minus. Innen Behaglichkeit auf Abruf.

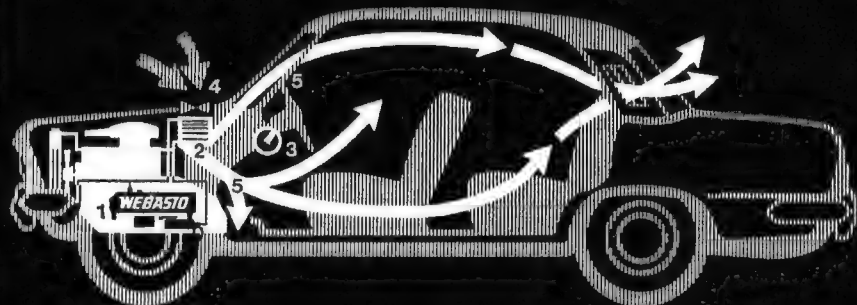


Eine Webasto-Komfortheizung bringt Wärme für Innenraum und Motor, wann immer Sie wollen. Stellen Sie abends Ihren Wagen ab und die Zeitschaltuhr der Webasto-Heizung ein. Am nächsten Morgen steigen Sie in einen behaglich beheizten Wagen mit klaren Scheiben, aufgetauten Türschlössern und starten den auf Betriebstemperatur gebrachten Motor. Vergessen sind Eis-schaber, klamme Finger und der schädliche Kaltstart.

Ihrer Sicherheit, Gesundheit und Ihrem Motor zuliebe – Webasto-Komfortheizung

Wir senden Ihnen gern Prospekte und Preisunterlagen und nennen Ihnen Einbau- und Servicestellen in Ihrer Nähe.

Webasto-Werk W. Baer KG
8031 Stockdorf bei München
Telefon: (089) 8 57 20 11
Telex: 05 23 647



- | | |
|---|---------------------|
| 1 Webasto-Komfortheizung | 3 Zeitschaltuhr |
| 2 wageneigener Wärme-tauscher mit Gebläse | 4 Kaltluft-Eintritt |
| | 5 Warmluft-Austritt |



TOYOTA Carina 1600.

Für knapp 10.000,- DM dürfen Sie sehr anspruchsvoll sein.

Der TOYOTA Carina gehört mit seiner serienmäßigen Ausstattung zur Spitzengruppe. Ganz gleich ob Sie von seiner Hubraum- und PS-Klasse (1588 ccm/79 DIN-PS, 58 kW) oder von seiner Preisklasse ausgehen. Das fängt beim deLuxe mit den vier Türen an und hört bei den Gürtelreifen auf. Und schauen Sie genauer hin – auf Bodenteppich, Liegesitze mit integrierten Kopfstützen, auf die ganze solide, saubere Verarbeitung – dann werden Sie Autos nach neuen

Maßstäben messen. Carina-Modelle haben die TOYOTA-Garantie für 1 Jahr/unbegrenzte Kilometer. TOYOTA-Service-Stationen sind überall in der BRD. Es sind über 500. Dort können Sie die Probefahrt mit einem Carina machen.

Es gibt den TOYOTA Carina 2-türig, 4-türig als deLuxe, mit Automatik und als starke ST-Version mit 5-Gang-Getriebe. Und es gibt ihn schon ab 9.990,- DM*.

* Unverbindliche Preisempfehlung ab Köln

TOYOTA

5023 Weiden bei Köln

Mit weniger Auto sollten Sie nicht zufrieden sein.

Kurztest

Ford Capri II L, XL und GT

Beschleunigung – bei den Elastizitätsmessungen ergaben sich denn auch Werte, die die aller übrigen Capri-Typen bei weitem in den Schatten stellen.

Hohes Drehvermögen kann dem V6 andererseits nicht nachgesagt werden: Schon bei 5700 U/min warnt der rote Bereich auf dem Drehzahlmesser. Ein Nachteil ist das indessen nicht, denn auch ohne die Hilfe hoher Drehzahlen stößt der Dreiliter in Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit in ausgesprochen sportliche Bereiche vor.

Daß der Motor bei alledem noch kultiviert und vibrationsarm läuft, macht ihn zu einer sehr angenehmen, auch bei hohen Dauergeschwindigkeiten nerven-

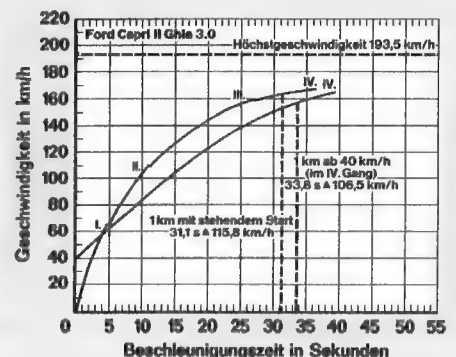
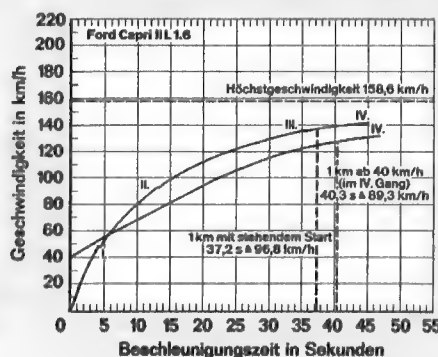
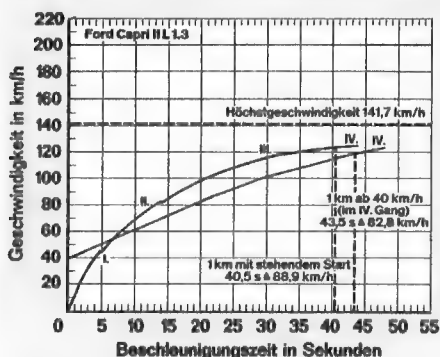
schonenden Antriebsquelle. Angenehm auch deshalb, weil die guten Fahrleistungen keinen übermäßigen Benzin-durst zur Folge haben: Mit einem Testverbrauch von 14,1 Liter Super auf 100 Kilometer dokumentierte der potente Capri nachdrücklich, daß großvolumige, aus dem vollen schöpfende Motoren vergleichsweise sparsam sein können, wenn sie in relativ leichte, aerodynamisch günstige Autos eingebaut werden.

Abgesehen von ihren Triebwerksqualitäten unterscheiden sich die einzelnen Capri-Modelle nur durch ihre Ausstattung voneinander, die schon bei den beiden preisgünstigeren Ausführungen L und XL das Nötigste enthält (u. a.

Gürtelreifen, heizbare Heckscheibe, elektrische Scheibenwaschanlage), beim Capri GT durch sportliche Accessoires wie Drehzahlmesser und Lederlenkrad angereichert ist und beim Ghia schon luxuriösen Charakter besitzt (Aluminiumfelgen, komplette Instrumentierung, H4-Licht, Heckscheibenwischer, Automatikgürte).

Die beiden V6-Motoren sind nur für den GT und Ghia lieferbar, wobei die Kombination des 3000 ccm-Triebwerks mit der GT-Ausstattung wohl die attraktivste Variante sein dürfte. Ein solcher Capri kostet 15 150,- Mark und sorgt damit für einen Superlativ: Er ist das billigste Dreiliter-Auto auf dem deutschen Markt. G. L.

Zum Vergleich		Ford Capri II L 1.3	Ford Capri II XL 1.6	Ford Capri II GT 1.6	Ford Capri II Ghia 2.3	Ford Capri II GT 3.0
Hubraum	ccm	1297	1593	1593	2294	2993
Leistung	PS/U/min	55/5500	72/5200	88/5700	108/5000	138/5000
Testverbrauch	L/100 km	10,9	12,7	12,0	14,7	14,1
Preis	DM	10 890,-	11 640,-	13 150,-	16 710,-	15 150,-
Beschleunigung in s						
0– 40 km/h		4,1	3,3	3,3	2,7	2,4
0– 60 km/h		7,8	6,1	6,0	5,0	4,1
0– 80 km/h		12,9	9,9	9,3	7,7	6,4
0–100 km/h		20,5	15,2	13,8	11,4	9,3
0–120 km/h		33,9	23,7	20,7	16,7	13,3
0–140 km/h		—	41,5	33,2	24,3	18,5
0–160 km/h		—	—	—	39,2	27,2
1 km mit stehendem Start		40,5	37,2	35,4	33,3	31,1
Elastizität (Beschleunigung im großen Gang) in s						
40– 60 km/h		9,3	6,9	7,8	6,0	4,4
40– 80 km/h		18,7	14,5	15,8	11,8	9,1
40–100 km/h		28,9	22,4	24,4	18,0	13,9
40–120 km/h		44,5	33,4	34,6	24,9	19,1
40–140 km/h		—	—	—	33,9	25,4
40–160 km/h		—	—	—	—	35,0
1 km ab 40 km/h		43,5	40,3	40,8	36,8	33,8
Höchstgeschwindigkeit	km/h	141,7	158,6	168,8	179,1	193,5



Tabac Original

Der individuelle Duft



Tabac Original After Shave - Tabac Original Shaving Foam
Pflege und Frische für die Naturmännlichkeit



Tabac Original ist das sorgfältig aufeinander abgestimmte Programm für die persönliche Pflege des Herrn:
Shaving Soap, Shaving Cream, Shaving Foam, Pre-Electric Shave, After Shave Lotion, Eau de Cologne, Eau Naturelle, Liniment,
Haartabac, Shampoo, Deodorant Spray, Anti-Transpirant Spray, Foam Bath.

Maurer + Wirtz

Taktgefühl

Neuer Viertakter vom größten Zweitakt-Produzenten der Welt.



Erinnert optisch an klassische englische Zweizylindermodelle: Yamaha XS 650 B.

Bekannt geworden ist die japanische Zweirad-Marke Yamaha durch ein breitgefächertes Angebot von Zweitakt-Motorrädern bis maximal 350 ccm Hubraum. Verschiedene Versuche der Japaner, mit großvolumigen Viertaktern ins Geschäft zu kommen, scheiterten jedoch in der Vergangenheit. Nach mehreren schlecht verkäuflichen Modellen (XS 1, XS 2 sowie TX 750) hat der größte Zweitakt-Produzent der Welt jetzt mit der XS 650 B einen Zweizylinder-Viertakter auf den Markt gebracht, der zu größeren Hoffnungen berechtigt.

Das optisch an klassische englische Zweizylindermodelle erinnernde Zweirad bringt es auf eine Leistung von 51 PS bei 6900 U/min und übertrifft damit die stärkste Zweitakt-Yamaha, die RD 350, um 14 PS. Mit ihren 51 Pferden ist die XS 650 auch wesentlich kräftiger als die vormalige XS 1, die mit ihren auf europäische Bedürfnisse gedämpften Auspuffen lediglich 35 PS leistete und ein wenig attraktives Angebot in der Oberklasse darstellte. Hinzu kommt, daß die neue Yamaha außerordentlich preiswert ist: Sie kostet DM 5598.—.

Äußerlich sieht man der 230 Kilogramm schweren XS 650 ihre sechshundert-

fünfzig Kubikzentimeter kaum an. Im Fahrbetrieb verstärkt sich der optische Eindruck, denn die Viertakt-Yamaha gibt sich ausgesprochen handlich und läßt sich auch im dichten Großstadtverkehr und auf kurvenreichen Landstraßen spielerisch leicht manövrieren.

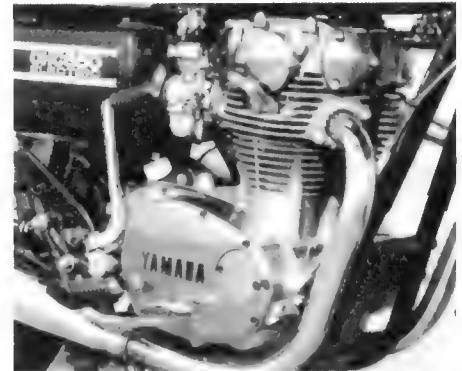
Sonderlich komfortabel ist die Yamaha XS 650 dagegen nicht, denn die etwas zu hart ausgelegte Vorderradfederung schluckt Fahrbahnunebenheiten nur

Technische Daten

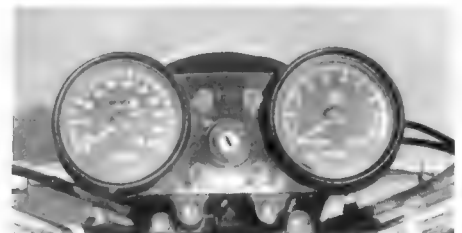
Zweizylinder-Viertaktmotor, luftgekühlt, Bohrung x Hub 75 x 74 mm, Hubraum 653 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,4:1, Leistung 51 PS bei 6900 U/min, spezifische Leistung 78,1 PS/Liter, maximales Drehmoment 5,49 mkg bei 6200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 17,0 m/s, 4fach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Kette, zwei Mikuni-Gleichdruckvergaser SLBS 38, Fünfganggetriebe mit Fußschaltung, elektrischer Anlasser. Außenmaße 2210 x 900 x 1160 mm, Radstand 1435 mm, Eigengewicht 230 kg, Leistungsgewicht 4,5 kg/PS.

Richtpreis einschließlich Mehrwertsteuer DM 5598.—.

Importeur: Mitsui GmbH, 4005 Meerbusch, Grünstraße 44.



Kultiviert: Yamaha Viertakt-Twin.



Übersichtlich: große Rundinstrumente.

unvollkommen. Eine BMW R 60/6 hat in diesem Punkt wesentlich mehr Komfort zu bieten.

Die XS 650 erinnert jedoch nicht nur äußerlich an britische Zweirad-Produkte. Die Wiege des kernig klingenden Twins hätte ebensogut bei Norton, Triumph oder BSA stehen können. Der aus dem fernen Osten kommende Zweizylinder macht bereits im unteren Drehzahlbereich einen kräftigen Eindruck und fährt sich zwischen 3000 und 5000 Touren am angenehmsten.

In diesen Regionen bewegt man sich denn auch zumeist, was sich ebenfalls auf den Benzinverbrauch günstig auswirkt: Er ist mit Werten um fünfeinhalb bis sechs Liter Super pro 100 Kilometer ausgesprochen günstig.

Das Fünfganggetriebe, zu dessen speziellen Merkmalen ein besonders lang übersetzter erster Gang zählt, schaltet sich exakt und leichtgängig. Armaturen und Bedienungshebel sind sinnvoll angeordnet, im Finish machte das rund 155 km/h schnelle Motorrad dagegen keinen überzeugenden Eindruck. Beim Testexemplar fielen sechs verrostete Inbusschrauben an der Lenkerbefestigung stets unangenehm ins Auge.

Klaus Wießmann

Der Neue



Der neue Vario-Regler:
individuelle Einstellung auf
jede Bart- und Hautpartie.

Mehr Messer, mehr Leistung, mehr Gründlichkeit.



**NEU: Ro12 mit 12 Messer-Technik.
6 Messer mehr
für noch mehr Gründlichkeit.**

Die doppelte Messerzahl – das ist das Kernstück des neuen Philips Ro 12. Das Kernstück einer gründlicheren Rasur. 12 Messer rotieren jetzt unter jedem Scherkopf. Statt 6 wie bisher. Für eine 60% höhere Schnittfolge. Für die Sicherheit einer haargenauen Rasur. Bei jedem Bart. Auf jeder Haut. Zu seiner besonderen Leistung kommt seine aufregend neue Form und sein besonderer Komfort: Der 9-Stufen-vario-Regler. Er stellt die Rasierschärfe auf jede Bart- und Hautpartie ein. Der ausklappbare Langhaarschneider. Er arbeitet nach dem schnittsicheren Scherenprinzip.



PHILIPS

Ro12

**PHILIPS
ROTOR
SYSTEM**

**Die Sicherheit
einer
haargenauen
Rasur**

Knalleffekt

Airbag: die optimale Ergänzung zum Sicherheitsgurt.



Vor zwei Jahren galt die Einführung des Airbag – des aufblasbaren Luftsacks zwischen Fahrer und Lenkrad – in den Vereinigten Staaten fast schon als beschlossene Sache. Ein entsprechendes Gesetz lag parat, sein Inkrafttreten drohte kurzfristig. Die Automobilindustrie bereitete sich mit ziemlich gemischten Gefühlen auf eine Serienausstattung mit Airbags vor. Und wer Versuchskaninchen spielen wollte, konnte gegen Aufpreis sogar bereits ein airbaggerüstetes Auto kaufen.

Seither hat sich die Situation des Autos gründlich geändert, noch drastischer aber wandelte sich die Lage des Airbags. Die amerikanische Regierung hat ihre Forderung nach einer Serienausstattung mit Airbags oder anderen passiven Rückhaltesystemen auf unbestimmte Zeit verschoben. Statt hektisch mit dem Luftsack zu experimentieren, wandte sich die Automobilindustrie der Vereinigten Staaten der Entwicklung brauchbarer Gurtsysteme nach europäischem Vorbild zu. Und offensichtlich um

Synchron-Crash in einem Auto mit zwei Lenkrädern, der einem Aufprall mit 50 km/h auf ein starres Hindernis, einem Frontalzusammenstoß zweier Autos bei 60 km/h oder einem Auffahrunfall gegen ein stehendes Auto mit 120 km/h entspricht. Der vom Airbag geschützte Dummy bleibt unverletzt.



Fotos: Weimann



Dem lediglich gurtbewehrten Nachbarn (mittlere Bildreihe) ergeht es sehr viel schlechter. Er trifft und verformt das Lenkrad. Als Mensch müßte er mit entstellten Gesichtszügen und Augenschäden rechnen. Für die Beifahrerseite experimentiert Daimler Benz mit einem größeren Airbag oder Gurtstrammern.

den Eindruck bemüht, daß nun endgültig ein Schlußstrich gezogen werde, kündete General Motors an, eine Sonderausstattung mit Airbags ab 1977 aus dem Angebot zu streichen.

GM's Absage an den Airbag läßt drei Deutungen zu:

- Der Konzern will sich von einem Verlustgeschäft trennen. Die Ausstattung für die beiden Vordersitze wurde für 300 Dollar angeboten, ein kostendeckender Preis hätte 550 Dollar betragen müssen.
- Die ohne gesetzlichen

Nachdruck abzusetzende Stückzahl ist unattraktiv. Innerhalb der beiden Probejahre ließen sich nur ca. 10 000 Wagen mit Airbag verkaufen.

● General Motors möchte Druck auf die Regierung ausüben, die das Unternehmen veranlaßte, Millionen in den Airbag zu blasen, für den nun kein kurzfristiger Bedarf mehr besteht.

Was immer der Grund sein mag, die Luft ist fürs erste aus dem Airbag raus. Und das ist den meisten Auto-



Aufprall ohne Gurt: Trotz Pralltopf kaum Überlebenschancen.



Aufprall mit Dreipunktgurt: schwere Gesichtsverletzungen.



Aufprall mit Gurtstrammern: Verletzungen sind nicht ausgeschlossen.

Airbag

fahrern ohnehin recht: Der im Auto schlummernde Knallbeutel war ihnen sowieso nicht geheuer.

Daimler-Benz entwickelt trotzdem weiter

Die Sindelfinger Sicherheits-Spezialisten, offenbar weniger politisch motiviert als ihre amerikanischen Kollegen, sehen die Sache anders. In ihrem Memorandum zum Airbag der dritten Generation lautet der Vorspann:

„Eine der wohl umstrittensten und in der Geschichte des Automobilbaus auch revolutionärsten Technologien, der Airbag, hat durch konsequente Weiterentwicklung in den letzten fünf Jahren bezüglich seines Schutzwertes große Fortschritte gemacht und muß bei der Einstufung von verbesserten Rückhalte-Systemen mit an vorderster Stelle genannt werden.“

Ursache für dieses Bekenntnis zum Luftsack sind die Ergebnisse von Crash-Ver-suchen, welche die Grenzen des Dreipunktgurtes bedrohlich zu Tage treten lassen:

Beim klassischen 50 km/h-Aufprall auf ein starres Hindernis schlägt der Dummy trotz Dreipunktgurt und trotz programmierter Knautschzone mit dem Kopf aufs Lenkrad und verformt dessen Kranz sowie den Pralltopf erheblich. Das Verletzungsrisiko der oberen Gesichtspartie – einschließlich ernsthafter Frakturen – ist beträchtlich.

Mildern läßt sich diese Gefahr durch einen Gurtstrammer, der den Insassen beim Aufprall mit einer Zugkraft von 200 kg an den Sitz fesselt. Dieser Spannauto-

mat scheint von der Wirkungsweise her kaum sympathischer als der Airbag. Die zugehörige Technik mit Aufprallsensor und Spannvorrichtung ist vom Prinzip und vom Kostenaufwand her ähnlich wie beim Luftsack.

Verglichen damit offeriert der Airbag einen sowohl sanfteren als auch wirksameren Schutz vor der schmerzhaften Begegnung mit dem Lenkrad. Er ist, so Daimler-Benz, die notwendige Ergänzung zum Dreipunktgurt, um auch beim 50 km/h-Aufprall ein Verletzungsrisiko wirklich auszuschalten.

An Beweisen für solche Wirksamkeit des Airbags fehlt es inzwischen nicht mehr. Aus Sindelfingen liegen positive Ergebnisse von Dummy-Experimenten vor. In Amerika ließen sich sogar freiwillige Testpersonen vor die Wand schießen. Sie blieben dank Airbag und Beckengurt unverletzt. Typisch für alle diese Versuche aber scheint: Ein Rückhaltesystem allein genügt nicht unbedingt.

Die Erkenntnisse aus der Praxis allerdings sind noch etwas ermutigender: Von den 10 000 amerikanischen Airbag-Autos wurden 150 in registrierte Unfälle verwickelt. Keiner der Insassen trug schwere Verletzungen davon, obschon meist kein zusätzlicher Gurt getragen wurde. Das ist mehr als man erwarten konnte, denn der Airbag ist bei manchen Unfalltypen (Überschläge und Mehrfach-Kollisionen) ziemlich wirkungslos.

Andererseits beurteilt Daimlers Unfallforschung die Schutzwirkung von Dreipunktgurten positiver als die Versuchsabteilung. Gesichtsverletzungen durch das Lenkrad werden bei angeschnallten Piloten nicht gerade erschreckend häufig registriert, weil die Bedingungen meist nicht so extrem sind wie bei der



Mobil SHC: Mehr km pro Motor.

Mit dem vollsynthetischen Schmierstoff Mobil SHC fahren Sie Ihren Motor länger, weil Sie einen 50% dickeren Schmierfilm haben. Mit besserer Trennung zwischen den gleitenden Teilen. Und folglich mehr Schonung für die gleitenden Teile.

Sie fahren den Motor länger, weil Mobil SHC Temperaturen verträgt, die ein Mineralöl in die Knie zwingen würden. Und damit den Motor meistens auch.

Sie fahren den Motor länger, weil Mobil SHC ohne Zusätze auskommt, die die Viskosität stabilisieren. Denn was es nicht gibt, kann weder verbrennen noch Rückstände in den Kanälen bilden. Darum haben Sie immer gesunde Verbrennung und gesunde Leistung. Und vor allem einen gesunden Motor.



Und Sie fahren den Motor länger, weil Mobil SHC bei Kaltstarts augenblicklich schmiert. Und der Motor darum nicht verschleißt. Das alles gibt Ihnen die Sicherheit, daß Sie mit Mobil SHC auch dann noch problemlos fahren und fahren und fahren, während andere schon zahlen und zahlen und zahlen.

Zur freiwilligen Selbstkontrolle: Die Mobil SHC-Check-Points auf Ihrem Ölwechselanhänger. Sammeln und ins Fahrzeug-Scheckheft kleben. Das spart viel Geld, solange Sie Ihren Wagen fahren. Und viele Worte, wenn Sie ihn mal verkaufen.

Sie erhalten Mobil SHC bei Kfz-Werkstätten und an ARAL-Tankstellen.

Mobil SHC

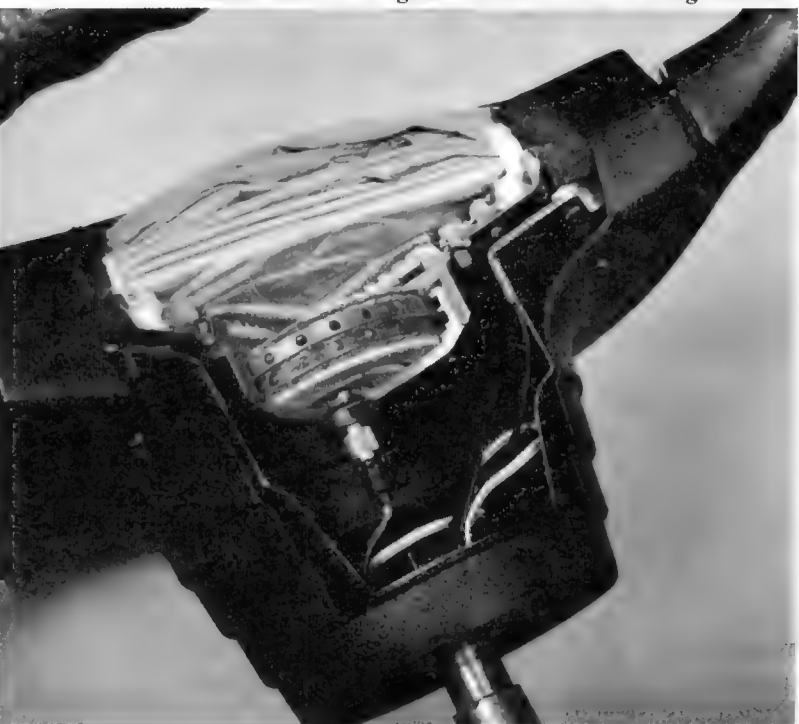
Härter als Sie je fahren werden.



Härtetest: Auch bei extremem Fahrbetrieb keine Airbag-Fehlzündungen.



Selbstversuch: Fotograf Weitmann unter Airbag-Beschuß.



Raumwunder: Airbag und Gasgenerator passen in den Pralltopf.

Airbag

Versuchsanordnung. Der durchschnittliche Fahrer sitzt nicht so weit vorn wie das dem Durchschnitts-Dummy befohlen ist (Fahrsitz in mittlerer Position).

Airbag-Technik: Zähmung in der dritten Generation

Zwei Dinge bereiteten Laien und Technikern am Airbag von Anfang an Sorgen: Läßt sich verhindern, daß der Beutel unkontrolliert losgeht und kann sichergestellt werden, daß er im Ernstfall wirklich funktioniert.

Zunächst einmal erwies sich das Problem des unverhofften Blow up als gründlich überschätzt. Der Knall heutiger Systeme ist so entsetzlich nicht, und Daimler-Benz konnte auf dem Fahrsimulator nachweisen, daß kein Mensch das Auto von der Straße schmeißt, weil ihm der Nylonsack für eine Zehntelsekunde ins Gesicht springt.

Bei GM experimentierte man tückischer: In Dienstwagen installierte Airbags wurden per Funkfernsteuerung gezündet. Selbst als schreckhaft bekannte Sekretärinnen brachte dies jedoch nicht vom Wege ab. Bei Unfällen übrigens wurde der weiche Schuß vor die Brust vielfach überhaupt nicht registriert.

Dennoch gilt beim Stande der Technik eine zufällige Auslösung als praktisch ausgeschlossen. Messerschmitt-Bölkow-Blohm entwickelte einen elektronischen Sensor, der ausschließlich auf Beschleunigungskräfte, wie sie bei Unfällen auftreten, programmiert ist. Versuche bestätigten, daß selbst extreme Fahrsituationen — darunter Auto-Cross — keine Zündung bewirken können.

Als ebenso sicher gilt heute ständige Betriebsbereit-

schaft. Die Auslöse-Elektronik überwacht sich selbst und zeigt eventuelles Fehlverhalten über eine Kontrollleuchte an. Und für den Aufblaseprozeß gibt es heute ein Verfahren mit echter Langzeitgarantie.

Im Gegensatz zu früheren Systemen, die auf eine in vieler Beziehung kritische und zudem voluminöse Druckspeicherung in Stahlflaschen angewiesen waren, füllt den Airbag der dritten Generation ein sogenannter Gasgenerator mit Festtreibstoff.

Druckgeber dieses neuartigen MB-BC-Systems (MB = Mercedes-Benz, BC = Bayern Chemie) ist, was zunächst bedrohlich klingt, ein pyrotechnischer Gegenstand der Klasse T¹ — ein Feuerwerkskörper. Im Gebrauch freilich sind die Eigenschaften des gasproduzierenden Knallfroschs optimal: Seine Zündung ist für die Insassen absolut ungefährlich, weil er kein Feuer speit. Der Aufblähvorgang läßt sich mit ihm wunschgemäß steuern. Der auftretende Schalldruck ist geringer als bei anderen Systemen. Außerdem ist die gebändigte Bombe klein, unempfindlich gegen Erschütterungen und Temperatur. Ihre Funktion aber ist für zehn Jahre, ohne daß eine Kontrolle erforderlich wird, sicher.

Trotz aller Perfektionierung spekuliert Daimler-Benz vorerst nicht auf das große Geschäft im Zuge einer nun weit weg gerückten Airbag-Vorschrift. Aussichtsreicher als GM jedoch beurteilen die Sindelfinger Sicherheits-Avantgardisten die Chancen im Mehrausstattungsverkauf. So soll der Mercedes-Kunde voraussichtlich in zwei Jahren die Möglichkeit haben, sich besser zu schützen als mit dem Dreipunktgurt allein. Daß er für den Schutz seines Gesichts angemessen zahlen muß, ist heute schon sicher.

—cpb—

Gut gelaunt
genießen



HAUS BERGMANN



20 Stück DM 2.30
17 Stück DM 2.00
im Automaten

HB ist mild und schmeckt

Eine Filtercigarette muß schmecken.
Und sie muß mild sein.

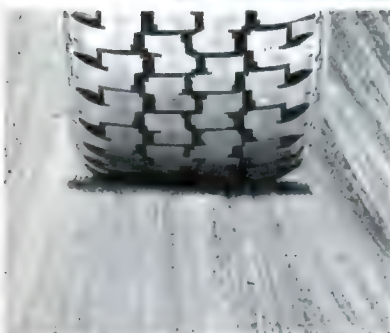
Diesen ausgewogenen Genuß bietet HB.
So wurde sie zur beliebtesten und
meistgerauchten Filtercigarette.

Fulda Kristall

Kein Winterwetter hält ihn

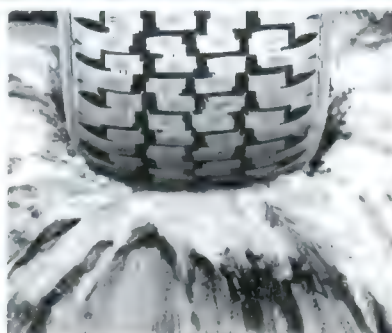
Der deutsche Winter besteht nicht nur aus Matsch und Schnee.
Darum ist der Fulda Kristall mehr als ein M+S-Reifen.

Er ist ein Allwetter-
Winterreifen!



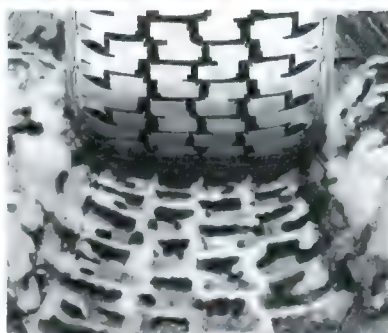
Trocken

Durch Stahlgürtel viele Kilometer mehr. Erstklassige Fahreigenschaften auch auf trockener Straße; daher Montage schon vor Winterbeginn möglich.



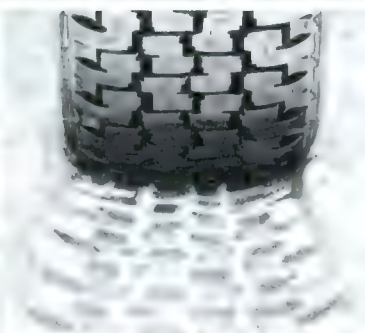
Regen

Hervorragende Straßenhaftung durch tausendfach lamelliertes Profil.



Matsch

Sicherer Durchgriff der Profilstollen auf die Fahrbahn durch breite Längs- und Querrillen.



Schnee

Beste Kraftübertragung und Spursicherheit durch scharfkantiges Doppelblockprofil.



Fulda Kristall! Der Allwetter-Winter

auf!

Aus Forschung und Entwicklung

TRX — eine neue Gürtelreifen-Generation von Michelin.

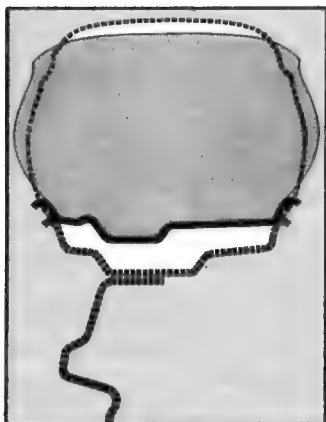
Der Auftrag an die Ingenieure im Michelin-Entwicklungszentrum Ladoux lautete knapp und bündig: Auslotung und Optimierung der im Radialreifen steckenden Möglichkeiten, speziell hinsichtlich seiner Verwendung auf mittleren und schweren stark motorisierten Personenwagen.

Das jetzt präsentierte Ergebnis zweieinhalbjähriger Entwicklungsarbeit ist ein Reifen mit neuartigem, jedoch radialem Aufbau und sehr flachem Querschnitt, der zur Erlangung optimaler Eigenschaften auf einer besonders profilierten Felge montiert ist. Die Spezialfelge weist an den Felgenhörnern eine flachere Kontur auf, wodurch eine gleichmäßigere Spannungsverteilung in der Wulstzone erzielt wird. Verglichen mit einem im Außendurchmesser gleich großen Reifen mit üblichem 80 Prozent-Querschnitt kann der TRX genannte neue Reifen bei besserer Hitzebeständigkeit um 20 Prozent höher belastet bzw. mit entsprechend niedrigerem Luftdruck gefahren werden. Er wird ausschließlich schlauchlos gebaut in den Kategorien HR (bis 210 km/h) und VR (über 210 km/h).

Je nach Reifen-Dimension, bei der auch der Felgendurchmesser in Millimetern angegeben wird, variiert das Höhe/Breite-Verhältnis des Reifenquerschnitts von 0,5 bis 0,65. Um die Außendurchmesser der am weitesten verbreiteten 13, 14 und 15 Zoll-Reifen beibehalten zu können, mußte wegen des



Breite Längsrillen kennzeichnen die Lauffläche.



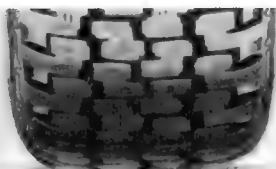
TRX-Reifenquerschnitt und -Felgenform im Vergleich zum herkömmlichen (gestrichelten) Radialreifen.

gesenkten H/B-Verhältnisses der Felgendurchmesser vergrößert werden, wobei sich die Michelin-Techniker zu neuen, zwischen den seitherigen Zoll-Einteilungen liegenden Durchmessern entschlossen. Zu diesem, die Einführung des neuen Rei-

fens nicht gerade förderlichen Schritt sah man sich nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen veranlaßt: Wegen der flacheren Kontur der Felgenhörner könnten irrtümlich montierte klassisch aufgebaute Radialreifen von der Felge abspringen. Andererseits wäre die Kombination eines TRX mit einer herkömmlichen Felge zwar ungefährlich, doch kämen dann die Vorteile des neuen Reifens nicht voll zum Tragen.

auto motor und sport hatte Gelegenheit, auf Testwagen vom Typ Mercedes 350 SE und Peugeot 504 erste Fahrindrücke mit dem Michelin-TRX zu sammeln. Dabei fiel neben hoher Kurvenfestigkeit auf trockener und nasser Fahrbahn und gutem Abrollkomfort insbesondere die ausgeprägte Lenkexaktheit des Flachreifens auf. Allerdings kann nicht übersehen werden, daß die Unterschiede zum modernen Radialreifen normaler Bauart weniger gravierend sind als seinerzeit beim Übergang vom Diagonal- zum Radialreifen

Anders als bei dem bereits in Produktion befindlichen 50 Prozent-P7-Reifen von Pirelli erscheint deshalb die Zukunft für den TRX noch ungewiß, gilt es doch, die Autohersteller zur Einführung neuer Felgen zu bewegen. Da TRX-Reifen und -Felge patentiert sind, brächten sich die Autobauer außerdem in eine unbequeme Lizenz-Abhängigkeit — ein Umstand, der dem für 1976/77 geplanten Produktionsbeginn vorerst noch recht deutlich im Wege steht. H. E.



Eis

Gute Fahrzeugbeherrschung durch griffiges Profil und neuartige Haft-Gummimischung.

reifen!

Renault 30 TS.





Renault 30 TS.

Jeder seiner Vorzüge unterstützt die anderen.

Renault 30 TS: Das ist das Spitzenprodukt einer Konzeption und zugleich der Anfang einer neuen Automobilgeneration. Das ist ein 2,7 Liter-Wagen mit fortschrittlicher Technik und dem von Renault entwickelten variablen Innenraum. Das ist aber vor allem die harmonische Kombination einer Vielzahl von Vorzügen.

Sehen Sie sich die untenstehende Zeichnung an: Sie symbolisiert die Einheit der 6 wichtigsten Eigenschaften, die aus einem großen Wagen ein gutes Auto machen. Sie läßt deutlich erkennen, wie sie sich gegenseitig verstärken. Jeder Vorzug harmonisiert mit den übrigen. Darin liegt die Stärke des Renault 30 TS.

Die Sicherheit

Die Hauptanforderung heißt: Alles muß dazu beitragen, Fahrer und Mitfahrer zu schützen. Deshalb der Frontantrieb, die 4 Scheibenbremsen, das besonders sichere Zweikreis-Bremssystem mit lastgesteuertem Bremskraftregler (Blockierverhinderung) und die Einzelradaufhängung hinten. Der Renault 30 TS wurde gleichzeitig mit den Renault-Sicherheits-Versuchsfahrzeugen (B.R.V.)* entwickelt. Viele der dort erprobten Lösungen wurden übernommen: Die Renault 30 TS-Karosserie bietet daher die höchstmögliche Sicherheit, die an einem Serienfahrzeug verwirklicht werden kann. Diese Sicherheit wird durch den Komfort des Renault 30 TS, durch seine funktionelle Ausstattung und durch die Kraft seines V6-Motors vergrößert. Denn der kräftige Durchzug des 6-Zylinder-V-Motors macht das Überholen und Überqueren einer Kreuzung sicherer.

*B.R.V. — Basic Research Vehicle

Die Kraft

Die Stärke des 6-Zylinder-V-Motors liegt nicht nur in seinen 131 PS, sondern vor allem in seiner hohen Elastizität und Geschmeidigkeit. Schon bei niedriger Drehzahl zieht er dank der 3 Vergaserfunktionen kräftig durch, und auch ab 160 km/h gibt er volle Beschleunigung. Zu Ihrer Sicherheit. Und er ist leise. Selbst bei hoher Geschwindigkeit ist es im Innenraum des Renault 30 TS angenehm ruhig.

Der Komfort

Wichtig ist – auch für die Sicherheit –, daß man sich wohlfühlt und Herr über sich und seine Reaktion ist. Das heißt beim Renault 30 TS: Komfort-Sitze, die mit großer Sorgfalt körpergerecht entwickelt wurden. Komfort durch die umfangreiche Serien-Ausstattung, die elektrisch betätigten Fenster in den Vordertüren, die elektromagnetische Zentralverriegelung aller vier Türen, die beheizte Heckscheibe und die 4 Halogenscheinwerfer. Komfort für Augen und Ohren: Die Sicht ist perfekt, der V6-Motor ruhig. Lenkkomfort durch Servolenkung – serienmäßig.

Die Geräumigkeit

Sie ist ein wesentlicher Bestandteil des Komforts. Der Renault 30 TS hat viel Platz für 5 Personen. Die Fensterflächen sind groß. Großzügig der Kofferraum. Er ist mit wenigen Handgriffen verwandelbar, durchdacht, funktionell: So faßt er 400–1.400 Liter, Sie können ihn genau Ihren Wünschen anpassen. Jeder und alles hat seinen Platz, bequem und ohne Enge: Sie, Ihre Mitfahrer, Ihr Gepäck.

Die Technik

Für diesen neuen Renault wurden die erprobten Renault-Techniken weiter entwickelt – der Vorderradantrieb, die Einzelradaufhängung, die hohe Funktionalität des Innenraumes. Das ist fortschrittliche Automobiltechnik: Die Karosserie mit ihrer außergewöhnlich hohen Sicherheit. Zum Schutz der Insassen. Die Hinterradaufhängung, eine Doppelgelenkachse für sicheres und doch komfortables Fahren auf allen Straßen. Der V6-Motor mit Aluminiumblock und auswechselbaren Zylinderlaufbuchsen. Serienmäßig mit besonders lauffeinem Viergang-Getriebe und

Knüppelschaltung. Auf Wunsch mit einem 3-Stufen-Automatikgetriebe mit vorgeschaltetem hydraulischem Drehmomentwandler und elektronischer Wahl der Schaltstufen. Von Renault entwickelt und bereits seit Jahren bewährt.

Die Dynamik

Sehen Sie sich den neuen Renault an. Er ist kein Salonauto, sondern ein Reisewagen. Handlich und doch äußerst komfortabel. Für Ihre Sicherheit, für Ihre Gesundheit. Seine Karosserie wurde im Windkanal entwickelt. Das Ergebnis: Geringer Luftwiderstand, hohe Sicherheit, Raumkomfort. Sehen Sie sich ihn noch einmal an: Er strahlt Dynamik und Ausgeglichenheit aus. Und er beweist, daß ein Wagen mit fortschrittlicher Technik und hoher Sicherheit gut aussehen kann.



Renault 30 TS: Seine Stärke liegt in der Perfektion jeder seiner Eigenschaften.

2,7-Liter-V6-Motor • 131 PS bei 5.500 U/min • 20,5 mkg bei 2.500 U/min • Vorderradantrieb • 4 Türen und Heckklappe

Anhängelast gebremst 1.500 kg • 0–100 km/h in 10,8 sec • Höchstgeschwindigkeit über 180 km/h

Preis: DM 19.800,- ab Werk (unverbindliche Preisempfehlung für den Renault 30 TS mit Komplett-Ausstattung)



Test**Opel Ascona
1,6 S**

Meister Proper

Mit neuer Karosserie und verbesserter Technik.

Opels neuer Ascona ist eigentlich nur ein halb neues Auto. Motoren und Fahrwerk wurden — mit etlichen Detailverbesserungen — vom Vorgänger übernommen; ganz neu ist nur die Karosserie. Beim Entwurf des Blechkleides galt es in erster Linie, den Ascona deutlicher als bisher von dem in der Modellhierarchie darunter rangierenden Kadett abzuheben. Aus diesem Grund geriet der neue Ascona länger und breiter als sein Vorgänger, der kaum größer war als der Kadett,

und liegt in seinen wichtigsten Abmessungen nun — wie erwünscht — etwa in der Mitte zwischen Kadett und Rekord. Zum Vergleich die Maße der drei Typen:

Maße/Typ	Kadett	Ascona	Rekord
Radstand	2,39 m	2,52 m	2,67 m
Spur vorn	1,30 m	1,37 m	1,42 m
Spur hinten	1,30 m	1,37 m	1,40 m
Länge	4,12 m	4,23 m	4,57 m
Breite	1,57 m	1,67 m	1,72 m
Höhe	1,37 m	1,38 m	1,41 m

Die Vergrößerung ist dem Ascona zweifellos gut bekommen; er wirkt keineswegs mehr so kleinwagenmäßig wie bisher, sondern bietet ein nahezu ebenso stattliches Erscheinungsbild wie der Rekord, mit dem er auch stilistisch eng verwandt ist.

Die Tatsache, daß der Ascona-Käufer nun mehr Auto fürs Geld bekommt, ist für ihn natürlich ein Vorteil — für Opel selbst allerdings könnte sich dies als Nachteil entpuppen. Denn es ist denk-



Nur 27cm: Die Schwelle zum Erfolg.



Für manchen ist sie klein - für andere groß. Für Kenner immer das Endziel: der eigene Porsche - perfekte Technik mit perfekter Garantie. Fahren in seiner schönsten Form. Daß Porsche fahren Spaß macht, wissen Sie.

Aber wissen Sie auch, warum für Porsche die Technik die Schwelle zum Erfolg war?

Weil Porsche seine Fahrzeuge sicherer, handlicher, wirtschaftlicher, umweltfreundlicher und langlebiger baut.

Diese Antwort kann Sie natürlich nicht befriedigen. Deshalb informieren Sie sich bei uns.

Denn je besser Sie Ihren Porsche kennen, je mehr Spaß wird er Ihnen machen.

PORSCHE
mit Langzeitgarantie.

Fordern Sie unsere Broschüre: »Porsche-Ingenieure plaudern aus der Schule« an.
Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft, 7 Stuttgart 40, Postfach 400640

bar, daß Rekord-Interessenten nun auf den billigeren Ascona umschwenken.

Karosserie: funktionell und solide

Doch wie dem auch sei — fest steht, daß sich die Opel-Stylisten ihrer Aufgabe mit gewohnter Routine entledigt haben. Der Ascona bietet mit seinen klaren Linien, der niedrigen Gürtellinie und den großen Fensterflächen aus allen Perspektiven einen erfreulichen Anblick. Dazu kommt der Vorzug einer einwandfreien Übersichtlichkeit — mit

Auf einen Blick

Kompakte Limousine mit ausreichend Platz für vier Personen und genügend großem Kofferraum. In der Grundversion befriedigende, mit L-Paket reichhaltige Ausstattung. Gute Sitze, solide Verarbeitung. Leise laufender, aber etwas zäh wirkender Vierzylindermotor, zufriedenstellende Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit (160,7 km/h). Akzeptabler Verbrauch 11,8 L/100 km, Superbenzin). Sichere, unproblematische Fahreigenschaften, dürtiger Federungskomfort.

einer Ausnahme: Die flach abfallende Heckpartie ist vom Fahrersitz aus nicht einzusehen.

Ansonsten gibt es wenig auszusetzen. Obwohl beim Viertürer die hinteren Türen relativ schmal ausfielen, bereitet der Einstieg keine Schwierigkeiten. Wer auf den gut profilierten, bequemen und mit einem sympathischen Stoffbezug versehenen Sitzen Platz genommen hat, kann zudem feststellen, daß der Ascona erheblich geräumiger geworden ist. Die Innenbreite wuchs gegenüber dem Vorgänger um vier Zentimeter, und die Radstandsverlän-



Die Karosserie des neuen Ascona ist stilistisch eng mit der des Rekord verwandt.



Nur gegen Aufpreis: vier Türen, Vinyl-Dachbezug und radkappenlose Sportfelgen.

W. K. L. 1970



Koth-



Händle

gerung um 88 mm kam fast ausschließlich den Platzverhältnissen im Fond zugute. Wenn die Vordersitze bis in die letzte Raste zurückgeschoben werden, verbleibt hinten immerhin ein Knie-raum, der Menschen bis zu einer Größe von etwa 1,80 Meter längere Zeit zuge-mutet werden kann.

Der Kofferraum faßt nach auto motor und sport-Norm 288 Liter und läßt sich

dank weit öffnender Klappe und nie-drig liegender Ladekante mühelos aus-nutzen. Einziger Nachteil: Zum Öffnen ist jedesmal der Schlüssel notwendig, was jedoch dank des von Opel prakti-zierten, im täglichen Umgang äußerst angenehmen Einschlüsselsystems ver-schmerzt werden kann.

Praxisgerechtes Denken verraten über-dies die meisten Details im Innenraum.

Lenkrad und Pedale stehen genau rich-tig, der Verstellbereich der Vordersitze genügt auch großgewachsenen Leuten, die Rückenlehnen lassen sich mit ei-nem griffigen Handrad stufenlos ver-stellen.

Das Armaturenbrett präsentiert sich sachlich und funktionell, die blind-freien, einwandfrei ablesbaren Rund-instrumente liegen gut im Blickfeld. ▷

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Boh-rung x Hub 85 x 69,8 mm, Hubraum 1584 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,8 : 1, Lei-stung 75 PS bei 5000 U/min, spezifische Leistung 47,3 PS/Liter, maximales Dreh-moment 11,7 mkg bei 3800 U/min, mitt-lere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (5000 U/min) 11,6 m/s bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Dreh-zahl 3400 U/min) 7,9 m/s, fünffach gela-gerte Kurbelwelle, obenliegende Nok-kenwelle, Antrieb durch Kette, Wasser-kühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 6,5 Liter, Druckumlauf-schmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 3,8 Liter, 1 Solex Fall-stromvergaser 32 DIDTA-4, mechanische Benzinpumpe, 50 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstrom-lichtmaschine 540 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,428 (12,58), II. 2,156 (7,91), III. 1,366 (5,01), IV. 1,0 (3,67), R. 3,317 (12,17), Achsantriebsübersetzung 3,67.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzel-radaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten starre Deichselachse mit Zentralgelenk an Längslenkern und Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämp-fer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreisssystem, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler für die Hinterräder, mechanische Hand-bremsen auf die Hinterräder wirkend, Fel-gen 5 J x 13, Gürtelreifen Michelin zX 165 SR 13 (auf Wunsch: Felgen 5½ J x 13, Gürtelreifen 185/70 SR 13).

ABMESSUNGEN

Radstand 2518 mm, Spur 1375/1375 mm, Außenmaße 4231 x 1670 x 1380 mm, In-nenbreite vorn 1370 mm, hinten 1370 mm, Sitztiefe vorn 480 mm, hinten 480 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante

vorn 940 mm, hinten 910 mm, Knie-raum hinten 120–260 mm, Wendekreis links 10,6 m, rechts 11,5 m, 4 Lenkradum-drehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 288 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1000 kg (da-von Vorderachse 535 kg, Hinterachse 465 kg, Gewichtsverteilung 53,5 : 46,5), zulässiges Gesamtgewicht 1420 kg, Zu-ladung 420 kg, Personenindexzahl 4,9, zulässige Anhängelast gebremst 1300 kg, ungebremst 500 kg, Leistungsge-wicht vollgetankt 13,3 kg/PS, bei Bela-stung mit 340 kg (4 Personen mit Ge-päck) 17,9 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 160,7 km/h (entsprechende Drehzahl 5400 U/min), Beschleunigung (auf effektive Geschwin-digkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	3,0 s
0 bis 60 km/h	5,4 s
0 bis 80 km/h	8,5 s
0 bis 100 km/h	13,3 s
0 bis 120 km/h	20,1 s
0 bis 140 km/h	32,2 s
1 km mit stehendem Start	35,2 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h	6,8 s
40 bis 80 km/h	13,8 s
40 bis 100 km/h	21,5 s
40 bis 120 km/h	30,8 s
40 bis 140 km/h	45,0 s

1 km ab 40 km/h	39,2 s
Geschwindigkeitsbereiche	
I. Gang	bis 53 km/h
II. Gang	12 bis 84 km/h
III. Gang	22 bis 132 km/h
IV. Gang	34 bis 181 km/h*
* theoretischer Wert	

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	52 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	60 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	66 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	78 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	80 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin	
Autobahn Schnitt ca. 115 km/h	11,0 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 135 km/h	12,7 L/100 km
Landstraße Schnitt ca. 65 km/h	10,6 L/100 km
Landstraße Schnitt ca. 80 km/h	12,3 L/100 km
Kurzstrecke	12,1 L/100 km
Testverbrauch	11,8 L/100 km

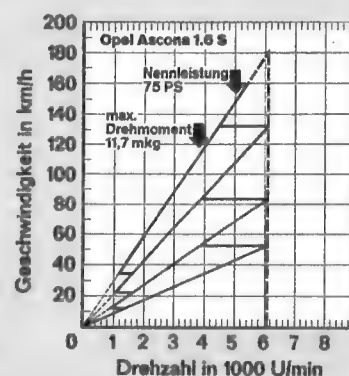
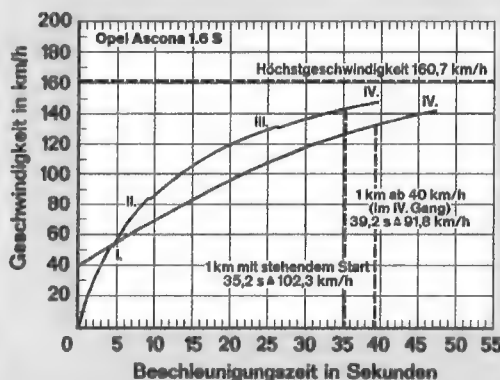
WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 Kilometer.

RICHTPREIS

Limousine viertürig . . . DM 11 865,—

Hersteller: Adam Opel AG, Rüsselsheim



MEDLEY

Kentucky Straight Bourbon

Trinken Sie Medley wie und wann Sie wollen
„on the rocks“, eiskalt und erfrischend mit Cola
oder echt amerikanisch mit sehr viel
gestoßenem Eis und Minzeblättern
als berühmten Mint Julep.



1825-1975
Since
150
Years

Distilled by Medley Distilling Company, Owensboro/Kentucky, USA

Neben dem großen Tachometer gibt es zwei Kombiinstrumente mit kleinen Anzeigen für Wassertemperatur und Benzinvorrat sowie den üblichen Kontrollleuchten. Nicht serienmäßig ist die in der Mitte des Armaturenbretts placierte Quarz-Zeithr: Sie kostet DM 57,50 Aufpreis.

Ansonsten ist die Ausstattung schon beim Grundmodell ausreichend – wer höhere Ansprüche stellt, sollte jedoch nicht auf das gegen 750 Mark Mehrpreis lieferbare L-Paket verzichten, das (siehe Tabelle) zahlreiche nützliche Details enthält.

Dies gilt hauptsächlich für die bei der L-Version serienmäßigen Automatikgurte und für die elektrische Scheibenwaschanlage, die durch Druck auf einen links unter dem Lenkrad angebrachten Fingerhebel eingeschaltet wird, während die Normalausführung nur eine unpraktische Gummipumpe im Fußraum zu bieten hat.

Im übrigen sind sämtliche Schalter und Hebel leicht erreichbar in unmittelbarer Nähe des Lenkrads angeordnet. Die zweistufigen Scheibenwischer werden mit einem Lenkstockhebel eingeschaltet, der Drehschalter für die Scheinwerfer und die Kippschalter für Gebläse, heizbare Heckscheibe und Warnblinkanlage fanden direkt neben den Instrumenten Platz und sind verwechslungssicher postiert.

Gleich daneben sitzen die erfreulich leichtgängigen Schieber für Heizung und Belüftung, die nach einem auf den ersten Blick verständlichen Schema arbeiten. Die Heizung selbst läßt keine Wünsche offen: Schon wenige Minuten nach dem Kaltstart gelangt fühlbar erwärmte Luft ins Wageninne-

re, und hat der Motor erst einmal seine Betriebstemperatur erreicht, steht ein überaus reichliches Wärmeangebot zur Verfügung. Gut bestellt ist es schließlich auch mit der Dosierbarkeit.

Einen weniger positiven Eindruck hinterließ die Belüftung. Die beiden runden Einlaßöffnungen in der Mitte des Armaturenbretts fördern nur relativ bescheidene Luftmengen.

Bleibt noch zu sagen, daß die Ablagemöglichkeiten (Handschuhfach, Mittelkonsole) üblichen Bedürfnissen genügen, und daß die Karosserie durch qualitativ gute und saubere Verarbeitung gefällt. Dafür, daß die Karosserie ganz neu ist, erscheint sie erstaunlich perfekt – innen wie außen. Die Kunststoffteile im Innenraum passen genau, es gibt weder Quietsch- noch Klappergeräusche, Türen und Hauben schließen exakt und ohne großen Kraftaufwand.

Motor: brav und bieder

Wie sein Vorgänger kann der neue Ascona mit vier verschiedenen Motoren bestückt werden. Zur Grundausstattung gehört der vom Kadett stammende 1,2 Liter-Stoßstangenmotor, der bei 5400 U/min 60 PS leistet und wegen der relativ hohen Verdichtung von 9,0:1 Superbenzin verlangt. Mit 60 PS exakt gleich stark ist ein gegen Aufpreis lieferbarer 1,6 Liter mit oberliegender Nockenwelle, der nur 8,0:1 verdichtet ist, sich mit Normalbenzin begnügt und dem kleineren Triebwerk lediglich ein etwas höheres Drehmoment (10,5 mkg bei 3000 U/min gegenüber 9,0 mkg bei 2600 U/min) voraus hat.

Darüber rangiert der 1,6 Liter-S-Motor, mit dem der



JACHEN,
Autohaus Dreis, Tel. 0241/73093
Ellenauer + Lannotte, Tel. 0241/152375
AHLEN,
Hubert Harting, Tel. 02382/2721
ALLAGEN-Möhne,
Auto-Jahre, Tel. 02926/2307
ALSDORF,
Hubert Nüsser jun., Tel. 02404/1255
ALTENA/Wiedemann,
Klaus Lenzkämper & Co. OHG,
Tel. 02932/504-20
ALTENSTADT,
Reinhold Schramm, Tel. 06047/2060
ALZENAU,
Autohaus Amberg, Tel. 06023/449
AMBERG,
Rattke & Hofmann, Tel. 09821/81758
ASCHAFFENBURG,
Autohaus Amberg,
Tel. 06021/21418/19
AUGSBURG,
Peter Schypal, Tel. 0821/55180
R. Stöber Automobile, Tel. 0821/30878
BADEEN-BADEN,
Hans-Peter Nagel, Tel. 07221/22672
Autohaus Henrich Schwoerer,
Tel. 07221/81340
BAD HEILBRUNN,
Walter Frank, Tel. 08048/1498
BAD HILFELD,
Auto-Center Eckhard Kirchstein,
Tel. 05521/72289
BAD HOMBURG v.d.H.,
Klaus Klein + Sohn, Tel. 06172/43888
Auto-Recht KG, Tel. 06172/31555
BAD HONNEF,
Tel. 02224/2406
BAD KISSENGEM,
Karl-Helmut Föhr, Tel. 0971/81413
BAD KREUZNACH,
Autohaus Jung, Tel. 0671/63317
Paul Weber – Kraftfahrzeuge,
Tel. 0671/33323
BAD MERGENTHEIM,
Bruno Rückert, Tel. 07991/3674
BAD NAIHEIM,
Karl Hermann Scheerer,
Tel. 06032/81747
BAD OLDESBÖE,
Hans-Dieter Freyabend,
Tel. 04531/13519
BAD VILBEL,
Michael Kragg GmbH, Tel. 06193/7895
BAD ZWISCHENHAUSEN,
Dirk Mengers, Tel. 04403/3378
BALINGEN,
Anton Göttinger, Tel. 07433/8828

BAMBERG,
Auto-Center, Tel. 0951/33759
BARDOWICK,
Richard Reck, Tel. 04131/121128
BARHAUSEN bei Minden,
Walter Döhne, Tel. 0571/53191
BAUMHOLTER,
Autoreparatur- und Handels-GmbH,
Tel. 06763/4368
BAUSCHLOTT,
Pierzhelm,
Juri Metz Roger Schweißert,
Tel. 07231/275
BEIWEIT,
Rudolf Keil, Tel. 0821/23822
BECKUM,
Hubert Plankmüller, Tel. 02521/3301
BERGHEIM/ERLEN,
Joel Engels, Tel. 02273/41200
BERGISCHE-GLADBACH,
Kirch + Nicolini, Tel. 02202/51844
BERLIN,
Wolfgang Hinz, Tel. 030/7843051
Gerlinde Jehn, Tel. 030/4327104
Jurgen Feuler KG, British Cars,
Tel. 030/6553545
H. Richterstein, Tel. 030/3124391
Herbert Schultze Automobile OHG,
Tel. 030/8959025
Franz Wachs, Tel. 030/498987
BEITZWEILER-WALDE,
Willfried Link, Tel. 07455/258
BELEFELD,
AHG-Autohandelsgesellschaft mbH & Co.
KG, Tel. 0521/35084
BELEFELD-BRACKWEDDE,
Heinrich Jungelies, Tel. 0521/40884
BITTELHOF/Biele,
Carl Metzger KG, Tel. 05651/3482
BOCHOLT,
Friedrich Schneider, Tel. 02871/42411
BOCHUM,
J. Sauerland & Sohn KG,
Tel. 02321/301543
BOCHUM,
Autohaus Wallat KG, Tel. 07031/21854
BOHN,
H. Kreider GmbH & Co. KG,
Tel. 02221/492794
Auto-Kümpel, Tel. 02221/232081
BOTTROP,
Wolfgang Holmann, Tel. 02142/27828
BOVEN,
Hans S. Keil, Tel. 02862/415
BRANDLECHT,
Hans Gerd Pasmann, Tel. 08921/4939
BRAUNSCHWEIG,
Michael Gottschling + Sohn KG,
Tel. 0531/74546
BRITENFELDE a. Mülh.,
Wolfgang Olasowski, Tel. 04542/3863
BRIELEN,
Auto Hens KG, Tel. 0421/445016-17
J. Herm. Paborn, Tel. 0421/502177
H. W. Riechenbach, Tel. 0421/442511
Autohaus Weiss OHG, Tel. 0421/383845
BREMERHAVEN,
Horst Becker Automobile,
Tel. 0471/53281
BRESENACH/Odenwald,
Erhardt Dörr, Tel. 06181/480
BRUCHAL,
Willy Hertz, Tel. 07251/2223
BUNDE,
Heinrich Samson, Tel. 06223/5785

CASTROP-RAUXEL,
Auto-Mühlentrock, Tel. 02305/12031
CELLE,
Wolfram Friedrich, Tel. 05141/25425
CURHAVEN,
Günter Schreiber, Tel. 04722/526
DARMSTADT,
Hans Bryjak, Tel. 06151/51858
Rudolf Mörkel, Tel. 06151/79290
DAUCHINGEN/Kr. Behringhausen,
Waldemar Birkenitz, Tel. 07720/4563
DAUTNERAL/Mohrhausen,
Otto Boser, Tel. 05468/7060
DECHING Post Röhmsbach,
Karl Bach, Tel. 08582/414
DEGENHOF,
Adolf Mutz, Tel. 0991/4835
DELMENHORST,
Fritz Schröder, Tel. 04221/70942
DETOLD,
Fritz Siegmeyer, Tel. 06831/24742
DETTINGEN-TECK,
Auto-Hope GmbH, Tel. 07021/58481
DINGOLFING,
Autohaus Peters, Tel. 08074/23567
DITZENHACH,
Gerhard Singer, Tel. 08731/2606
DONAUSCHINGEN,
Peter Grotzer, Tel. 0717/4730
DONAUFORT,
Helmut Jell, Tel. 0906/5910
DORMAGEN,
Egon Humpelbuth, Tel. 02105/47171
DORTMUND,
Auto Bitter, Tel. 0231/811832
Autohaus Buschmann GmbH + Co. KG,
Tel. 0231/522243
SBB Dortmund GmbH, Tel. 0231/593071
DUDENHOFEN,
Ing. Ludwig Fleisch, Tel. 06106/2058
DÜRAN,
Autohaus Carl Küppers,
Tel. 02431/7487
DÜSSELDORF,
Auto-Supermarkt GmbH,
Tel. 0211/343034
A. Bruggemann + Co. GmbH,
Tel. 0211/78181
Erlkebach & Untrier,
Tel. 0211/671055
Walter Schmitz, Tel. 0211/373960
Union-Autoreparatur-Werkstatt,
Werner Kuehn, Tel. 0211/723958
DUISBURG,
Autax Kraftfahrzeuge GmbH & Co. KG,
Tel. 0213/20901
DUNUM/Ortelsland,
Hermann Böck, Tel. 04871/748
EBSERSHAUSEN ü. Kumbach,
Hermann Lecler, Tel. 02822/3480
ERINDEN,
Anton Göttinger, Tel. 07431/4357
ECKENFORD,
Netzel KG, Tel. 04351/3545
EGGENHORN,
British-Car-Center, E. Preiser,
Tel. 07748/5355
EHINGEN/Donau,
Wolfgang Stidde, Tel. 07391/9501
ELMHORN,
Erwin Schwarz, Tel. 04121/82882
ERLANGEN,
Auto Leher GmbH, Tel. 09131/33158

Erfreuliche Al

In der dichtbesetzten Mittelklasse ist es für Auto und Fahrer schwer, sich von anderen zu unterscheiden. Um so erfreulicher, daß es da ein Auto gibt, dessen Klasse sich wohlthuend aus der Masse hervorhebt – den Austin Allegro. Nicht nur sein eigenwilliges Gesicht ist eine erfreuliche Abwechslung. Auch in Technik und Komfort bietet der Allegro serienmäßig Außergewöhnliches. Kein Wunder, daß dieses Auto von denen bevorzugt wird, die auch sonst das Besondere dem Alltäglichen vorziehen. Austin Allegro. Günstig im Preis. Komplett in der Ausstattung: mit Liegesitzen, Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn, Hydragasfederung, Gürtelreifen 165/70 SR 13, Unterbodenschutz, Hohlraumbehandlung, Drehstromlichtmaschine, beheizbarer Heckscheibe, und beim Allegro 1500 sogar 5-Gang-Getriebe.



Allegro 1100
45 DIN-PS

DM 7.990,-
(unverbindl. Preisempfehlung)

Allegro
Austin
Ein Auto

BRITISH LEYLAND-IMPORTEUR:

und West-Berlin:

BACHWEILER,
Hubert Adenau, Tel. 0240/314162
ESSEN,
H. op. gen. Orth., Tel. 0201/225908
ETTLENGEN,
Witz & Zimmermann KG,
Tel. 07243/5632
EUENKIRCHEN-SPITZHAUSEN,
Willy Born, Tel. 02251/64163
FEUCHTWANGEN,
H. + H. Schmiedler, Tel. 09852/2348
FISCHEN/Ammersee,
Auto Selzer, Tel. 08808/534
FLENSBURG,
Auto Centrum H. + M. Petersen,
Tel. 0481/7851
FRANKFURT/Mein,
Automobile Rigobert Schütz,
Tel. 0811/447563
E. H. Depisau, Tel. 0811/235864
Autohaus Bernhard Kneifel,
Tel. 0511/786630
FRECHEN-BACHEN Thal Kohn,
Manfred Hochkappel, Tel. 02234/52701
FRISBURG,
Autohaus Speck, Tel. 0761/31131
FRISBURG,
Siedfried Sauer, Tel. 08161/5477
FRIEDRICHSHAFEN,
Ottmar Müller, Tel. 07541/4139
FRONROT/Kr. Schw. Noll,
Autohaus Hiltbeck KG,
Tel. 07973/243
FÜRTH,
Autohaus Esser KG, Tel. 0911/770463
PULDA,
Friedrich + Maier GmbH + Co. KG,
Tel. 0831/80367
GELDERN,
Berthold Specker, Tel. 02631/4644
GELSENKIRCHEN-BUERG,
Autohaus Meisenbrock GmbH + Co.
Handels KG, Tel. 02322/73895
GELSENKIRCHEN-KORFT,
Günter Aufferberg, Tel. 02322/54801
GEVELINGHAUSEN,
Franz Josef Becker, Tel. 02904/2831
GIENGEN-BUNDEBERG,
Heinz Rudiger, Tel. 07322/7827
GIENGEN/Klein Linden,
Karlmann Leun, Tel. 0841/2861
GÖPPINGEN,
Auto-Roth, Tel. 07185/436
GÖTTINGEN,
Auto-Roth, Tel. 0551/34904
GOBLAR,
E. Langkamp, Tel. 05321/20333
GRONAU/We,
Gerhard Kemper, Tel. 02562/3329
GRONAU-GERAU,
Manfred Montag, Tel. 08182/2927
GRUNDTAL,
L. Wiegand, Tel. 06398/3008
GÜTERSLOH,
Helmut Schallack, Tel. 05241/51709
GUXHAUSEN/Kr. Meilenungen,
Christiane Kuhlborn, Tel. 05865/2081
HAGE/Ostfriesland,
Gaea Ackermann, Tel. 04931/7237
HAGEN-HAFSE,
Heinrich Schlasse, Tel. 02331/45740
HALLINGEN,
Lothar Lühr, Tel. 07821/26196

HAMBURG,
British Car Service GmbH,
Tel. 040/381633
Gebr. Bruggmann, Tel. 040/477539
Alfred Danneberg, Tel. 040/6724509
Gabel + Dethlefs, Tel. 040/77475
L. Neebom + Co., Tel. 040/244840
Paul Nilsch, Tel. 040/7128459
Wolfram Petrick, Tel. 040/432869
Dieter Roth, Tel. 040/6410999
Georg Sierk + Co., Tel. 040/5804287
Sport-Auto Denhardt, Tel. 040/297843
Hans H. Stahberg, Tel. 040/271121-25
Zander + Hebenstreit GmbH + Co. KG,
Tel. 040/6401053-54
HAMM,
Bernhard Overmeyer, Tel. 02381/32410
HAMELN,
Friedrich Kruger GmbH,
Tel. 0511/12921
Otto Lohrke Inh. Bernd Lohrke,
Tel. 0511/21099
HANNOVER,
Autohaus Süd Hannover,
Tel. 0511/855081
Grosz + Seese GmbH, Tel. 0511/481071
Gerhard Koch, Tel. 0511/891150
Fritz Morgenroth KG, Tel. 0511/630007
Georg Röttger, Tel. 0511/451460
HEIDELBERG,
A. Bruggemann + Co. GmbH,
Tel. 06221/24954-56
HEILBRON/Neckar,
Heilbronner Automobil-Verkaufs-Gesell-
schaft Georg Fend KG,
Tel. 07131/81081-83
Herbert Warz, Tel. 07131/41195
HEILBRON/Neckarhof,
Rolf Lindner, Tel. 02482/2210
HEINOLD,
Peter Wiegand GmbH + Co. KG,
Automobile, Tel. 05221/4437
HERNE/Weedalen,
Rothke Automobile, Tel. 02323/62444
HESTER,
Josef Götz, Tel. 02386/35725
HEUSWILDER,
Josef Grigoriou, Tel. 08808/6345
HILDRINGEN,
Rammund Gassner, Tel. 08801/2816
HILDE,
Peter Vetter, Tel. 02103/52394
HILDESDAM,
Touran- und Sportwagen Erdmann +
Felske OHG, Tel. 05121/56148
HOKTER,
Otto Lohrke, Tel. 05271/2353
HOF/Saale-Neudorf,
Erich-Edel, Tel. 08261/66267
HOFHEIM,
E. Starck + Co., Tel. 08162/6701
HONCHAPFELN,
Merlin Kuhlborn, Tel. 08178/3218
HUBBACH,
Hans Gloy, Tel. 04671/532
HÜHNSTADT,
Horst Liewe, Tel. 04841/5129
IBSENHUSEN,
August Buhner, Tel. 05451/4766
IGOLDSTADT,
Herbert Portenendorfer, Tel. 0841/81629

IEHLROCK,
Bremer & Co. GmbH, Tel. 02371/31159
Heinrich Burschke, Tel. 02371/40878
ITZEHOE,
Hoppe + Dykstra KG, Tel. 04821/78015
JECHTINGEN,
Hans-Klaus Böhm, Tel. 07662/6133
JÜLICH,
Kasper Schüsseler, Tel. 02481/2539
KAISERLAUTERN,
Josef Schmitt GmbH + Co. KG,
Tel. 0631/66233
KARLSRUHE,
Kamp-Linfort, Tel. 03848/7555
Zander + Hebenstreit GmbH + Co. KG,
Tel. 08131/91516
KARLSRUHE,
Autohaus Jürgen Ott GmbH,
Tel. 071/694243
KASSEL,
Fritz Lindemann, Tel. 0561/64048
G. Redding, Tel. 0561/24597
KASTELN/Gr. Berghelm,
Klaus Schnabel, Tel. 02278/2036
KEMPTEN,
Lander + Mann, Tel. 0831/28860
KIEL,
Böcking + Cramer OHG,
Tel. 0431/686009
KIRCHLACH,
Johann Gruber, Tel. 07254/8106
KLEINENBACH,
Klitter + Dorr, Tel. 09371/4258
KLEVE-KELLEN,
Hans Heimes, Tel. 02621/92475
KOBLENZ,
Auto-Handels-Gesellschaft,
Tel. 02161/34434
KOLN,
Autohaus F. J. Kampen,
Tel. 0221/374881
Auto Lauck KG, Tel. 0221/800096-98
Hubert Lichte, Tel. 0221/313672
Klaus Wiegand GmbH, Tel. 0221/614342
KONGSBERG,
Heinrich, Tel. 07328/411
KONSTANZ,
Lutz Vendrame, Tel. 07531/78088
KORBACH,
Wilhelm Schulze, Tel. 05631/3232
KREFELD,
Automarkt Zimpel,
Tel. 02151/771011/12/13
Alfred Wiemann, Tel. 02151/775230
KULMBACH,
Werner Schubert, Tel. 09021/5680
LAHR-BULZ,
Günther Sexauer, Tel. 07821/26169
LAHTEDE,
Gerhard Eckert, Tel. 05172/2555
LANDAU/Platz,
Kurt Galant, Tel. 06341/4176
LANDSBERG/Lech,
Heinz Uwe Dehn, Tel. 08191/1631
LANDSHUT,
Auto Craker, Tel. 0571/23310
LANGENBERG,
H. Damm, Tel. 02127/8516
LEER,
Jon. Edtmann, Tel. 0491/3420
LEONBERG-RAMTEL,
Fahrgewerkschweizer,
Tel. 07152/43649
LEUTKIRCH,
Karl Gernhardt, Tel. 07561/3686
LIECHTENFELS/Saalefeld,
Czornycki KG, Tel. 05671/3894

LIMBURG,
Autohaus Unterfeld, Tel. 06431/25277
LINDAU/Bodensee,
Helmut Schelle, Tel. 08362/3102
LINNICH,
Walter Berger, Tel. 02462/510
LIPPSTADT,
Auto-Jahn, Tel. 02941/12485
LOHRACH,
Werner Kiefer, Tel. 07621/8865
LOHHAUSEN,
Helmut Dörbächer, Tel. 08891/3675
LUDEWIGSBURG,
Autohaus Theodoris, Tel. 07141/28103
LÜNNICHHAUSEN,
Hermann Unold, Tel. 0821/59408
LÜRRICH,
Walter Krause, Tel. 0451/501891
Zentrow & Woldt, Tel. 0451/42112
LÜDERSBERG,
Ravon Rahdorf, Tel. 02351/60128
LÜNEBURG,
Karl Rudiger Michel, Tel. 04131/48269
MAING,
Herbert Wein, Tel. 06131/41588
MANZ-KASTEL,
Fox-Motors GmbH, Tel. 06143/7741-46
MANNHEIM,
Auto-Kuhn, Tel. 0621/705612
Autohaus Raichle & Beur GmbH + Co. KG,
Tel. 0621/817467
MARLENBURG/Karlshausen,
Gasper & Jäger, Tel. 02261/65662
MARKT-RENNINGEN,
Paul Schmidt, Tel. 08342/2837
MEININGER,
Helmut Draxler, Tel. 08331/4717
MERSEN/Elbe/Weißer,
Friedrich Klein, Tel. 02373/60829
MÜNCHEN,
Porta Waiblinger-Barkhausen,
Walter Böhm, Tel. 0571/53191
MÜNSTERWALD,
Autohaus Bittler, Tel. 08623/467
MOERS,
Rolf D. Nicolai, Tel. 0281/23398
MÜNSTERWALD/Weißer,
Autopassage Josef Manser,
Tel. 02161/22116
Wilkremer, Automobile,
Tel. 02161/56328
MÜNSTERWALD,
Auto-Nick, Tel. 02602/2088
MULHEIM/Weißer,
Ernst Krümmel, Tel. 02135/423323
MULHEIM,
M. Maier + M. Kuipers, Tel. 07831/3498
MÜNCHEN,
Anglo-Automobil Warner Frühling,
Tel. 089/182706
Auto Burghardt, Tel. 089/3810725
ASU Auto Service Union KG,
Tel. 089/381071
Racknagel + Niedermeier OHG,
Tel. 089/261951
Auto Wilhelm, Tel. 089/325423
Heinz Wolf, Tel. 089/265488
MÜNSTERWALD,
Ing. W. Brandes, Tel. 0251/56381
Clever Automobile, Tel. 0852/2832
MÜNSTERWALD,
Lothar Müller, Tel. 05192/4489
NEUCHÂTEAU,
Lutz Teikamp, Tel. 07771/2005
NETZSTADT,
Reinhold Meuschke, Tel. 05741/6213
NETZSTADT-KALDENKIRCHEN,
Auto-Reichert KG, Tel. 02157/6606
NEUBURG a. d. Donau,
Josef Berchensberger, Tel. 08431/2285
NEUBURG a. d. Donau,
Auto-Holbeck, Tel. 07158/9108
NEUBURG a. d. Donau,
K. H. Sander, Tel. 06162/38419
NEUMÜNSTER,
Ernst Landschoot, Tel. 04321/31921
Helmut Stöckhus, Tel. 04321/81446
NEUMÜNSTER,
Autohaus Hiltbeck KG,
Tel. 07961/7248

NIEBUER,
Heinz Rink, Tel. 02101/59827
NEUBADT/Weinstraße,
Ernst Kriemayer, Tel. 06321/84736
NIEDERFULLBACH,
Ronald Barnikol, Tel. 09666/634
NIEDERHALL,
Reinhold Döhl, Tel. 07940/3431
NIEHUSEN,
Ing. W. Brandes, Tel. 02603/521
NORDHORN,
Hans Gerd Paarman,
Tel. 05921/14941
NORDHORN,
Molva, Jadamczak & Sander OHG,
Tel. 0511/333038
Britische Automobile, Fritz Neuser,
Tel. 0511/35940
Auto Pieler, Tel. 0511/632953
OSNABRÜCKEN,
Joh. Heeseln Schöne, Tel. 02132/23682
OSNABRÜCKEN,
H. Herold, Tel. 08171/52737
OTTERBACH,
Horst Hübner, Tel. 07041/6450
OTTENBACH a. M.,
Auto Herold, Tel. 0611/853346
OFFENBURG/Boden,
Arno Fandrich, Tel. 0781/5200
OLDENBURG/Reinhold,
Hans Peter Bassen, Tel. 06851/3254
SAALHUSEN,
Hans Schneider, Tel. 06732/8204
SCHLICHTERN,
TOP CAR Martin Sechs OHG,
Tel. 06651/5673
Heinrich Entz, Tel. 0541/61034
OSTERODE am Harz,
Wolfgang Dohm, Tel. 05522/3580
PADERBORN,
Robert Sprenger GmbH + Co. KG,
Tel. 05251/56119
PAPENBURG a. d. Elbe,
Schulte + Jungeblut, Tel. 04862/319
PASSAU,
Otto Hausmann, Tel. 0851/2996
PEINE,
Manfred Klippel, Tel. 05171/8783
PETROH/Kr. Schongau,
Karl Lang, Tel. 08661/7004
PERCHEN a. Starnberg,
Klaus Affen, Tel. 08151/3219
PFAFFENHOFEN/Weißer,
Josef Weber, Tel. 0841/2825
PFAFFENHOFEN/Weißer,
Werner Schulte, Tel. 07684/8050
PFAFFENHOFEN/Weißer,
Engelbert Moser, Tel. 08076/406
PFAFFENHOFEN/Weißer,
Peter Krause, Tel. 08561/8761
PFORZHEIM,
K. Boser, Tel. 07231/12413
Autosation Roger Schwickert,
Tel. 07231/16364
PONDORF/Mosel,
Clever Automobile, Tel. 0852/2832
RASTATT,
Auto-Metz GmbH, Tel. 07222/34031-32
RAVENSBURG,
Sigbert Allgeier, Tel. 0751/21123
RECHLINGHAUSEN,
Auto-Czarkert, Tel. 09421/2600
Tel. 02361/69091
REGEN,
Bruno Zechenberger, Tel. 09921/778
REGENSBURG,
Oskar Seitz, Tel. 0941/52872
REMSCHIED-LENNEP,
Auto Wenzinger GmbH,
Tel. 02121/61625
RENSBURG,
Autohandels-Gesellschaft,
Tel. 04321/71544
RENNINGEN,
Hofmann, Tel. 05304/400

REUTLINGEN-CHAMNHAUSEN,
Auto Specht, Tel. 07121/54775
RHEIDT,
R. Rankin & Co., Tel. 02106/48055
RITTELN,
Ernst Heilmann, Tel. 05751/2448
RISTEDT b. Syle,
Hermann Kohle, Tel. 04242/1955
ROHRBACH,
Autohaus Klein GmbH, Tel. 08994/5564
ROSENHEIM,
Auto-Fink & Sohn, Tel. 08031/6439
Georg Ruppel u. Söhne, Tel. 08031/2970
ROSENHEIM a. Gaildehausen,
Johann Kunz, Tel. 08058/265
ROTTACH-EGERN,
Weissach-Garage Auto Salzberger,
Tel. 08022/8097
ROTTWEIL,
Norbert Nibel, Tel. 0741/7495
ROSENHEIM,
Otto Möller, Tel. 08898/81913
Alfred Ritz, Tel. 0891/38529
SACHSENHEIM,
Gehr. Schmidt, Tel. 07147/7140
SALZGITTER,
Ernst Seese, Tel. 05341/45133
SACKINGEN,
Hermann Möhrke, Tel. 07761/2843
ST. WENDEL,
Hans Peter Bassen, Tel. 06851/3254
SAALHUSEN,
Hans Schneider, Tel. 06732/8204
SCHLICHTERN,
TOP CAR Martin Sechs OHG,
Tel. 06651/5673
Heinrich Entz, Tel. 0541/61034
OSTERODE am Harz,
Wolfgang Dohm, Tel. 05522/3580
PADERBORN,
Robert Sprenger GmbH + Co. KG,
Tel. 05251/56119
PAPENBURG a. d. Elbe,
Schulte + Jungeblut, Tel. 04862/319
PASSAU,
Otto Hausmann, Tel. 0851/2996
PEINE,
Manfred Klippel, Tel. 05171/8783
PETROH/Kr. Schongau,
Karl Lang, Tel. 08661/7004
PERCHEN a. Starnberg,
Klaus Affen, Tel. 08151/3219
PFAFFENHOFEN/Weißer,
Josef Weber, Tel. 0841/2825
PFAFFENHOFEN/Weißer,
Werner Schulte, Tel. 07684/8050
PFAFFENHOFEN/Weißer,
Engelbert Moser, Tel. 08076/406
PFAFFENHOFEN/Weißer,
Peter Krause, Tel. 08561/8761
PFORZHEIM,
K. Boser, Tel. 07231/12413
Autosation Roger Schwickert,
Tel. 07231/16364
PONDORF/Mosel,
Clever Automobile, Tel. 0852/2832
RASTATT,
Auto-Metz GmbH, Tel. 07222/34031-32
RAVENSBURG,
Sigbert Allgeier, Tel. 0751/21123
RECHLINGHAUSEN,
Auto-Czarkert, Tel. 09421/2600
Tel. 02361/69091
REGEN,
Bruno Zechenberger, Tel. 09921/778
REGENSBURG,
Oskar Seitz, Tel. 0941/52872
REMSCHIED-LENNEP,
Auto Wenzinger GmbH,
Tel. 02121/61625
RENSBURG,
Autohandels-Gesellschaft,
Tel. 04321/71544
RENNINGEN,
Hofmann, Tel. 05304/400

REUTLINGEN-CHAMNHAUSEN,
Auto Specht, Tel. 07121/54775
RHEIDT,
R. Rankin & Co., Tel. 02106/48055
RITTELN,
Ernst Heilmann, Tel. 05751/2448
RISTEDT b. Syle,
Hermann Kohle, Tel. 04242/1955
ROHRBACH,
Autohaus Klein GmbH, Tel. 08994/5564
ROSENHEIM,
Auto-Fink & Sohn, Tel. 08031/6439
Georg Ruppel u. Söhne, Tel. 08031/2970
ROSENHEIM a. Gaildehausen,
Johann Kunz, Tel. 08058/265
ROTTACH-EGERN,
Weissach-Garage Auto Salzberger,
Tel. 08022/8097
ROTTWEIL,
Norbert Nibel, Tel. 0741/7495
ROSENHEIM,
Otto Möller, Tel. 08898/81913
Alfred Ritz, Tel. 0891/38529
SACHSENHEIM,
Gehr. Schmidt, Tel. 07147/7140
SALZGITTER,
Ernst Seese, Tel. 05341/45133
SACKINGEN,
Hermann Möhrke, Tel. 07761/2843
ST. WENDEL,
Hans Peter Bassen, Tel. 06851/3254
SAALHUSEN,
Hans Schneider, Tel. 06732/8204
SCHLICHTERN,
TOP CAR Martin Sechs OHG,
Tel. 06651/5673
Heinrich Entz, Tel. 0541/61034
OSTERODE am Harz,
Wolfgang Dohm, Tel. 05522/3580
PADERBORN,
Robert Sprenger GmbH + Co. KG,
Tel. 05251/56119
PAPENBURG a. d. Elbe,
Schulte + Jungeblut, Tel. 04862/319
PASSAU,
Otto Hausmann, Tel. 0851/2996
PEINE,
Manfred Klippel, Tel. 05171/8783
PETROH/Kr. Schongau,
Karl Lang, Tel. 08661/7004
PERCHEN a. Starnberg,
Klaus Affen, Tel. 08151/3219
PFAFFENHOFEN/Weißer,
Josef Weber, Tel. 0841/2825
PFAFFENHOFEN/Weißer,
Werner Schulte, Tel. 07684/8050
PFAFFENHOFEN/Weißer,
Engelbert Moser, Tel. 08076/406
PFAFFENHOFEN/Weißer,
Peter Krause, Tel. 08561/8761
PFORZHEIM,
K. Boser, Tel. 07231/12413
Autosation Roger Schwickert,
Tel. 07231/16364
PONDORF/Mosel,
Clever Automobile, Tel. 0852/2832
RASTATT,
Auto-Metz GmbH, Tel. 07222/34031-32
RAVENSBURG,
Sigbert Allgeier, Tel. 0751/21123
RECHLINGHAUSEN,
Auto-Czarkert, Tel. 09421/2600
Tel. 02361/69091
REGEN,
Bruno Zechenberger, Tel. 09921/778
REGENSBURG,
Oskar Seitz, Tel. 0941/52872
REMSCHIED-LENNEP,
Auto Wenzinger GmbH,
Tel. 02121/61625
RENSBURG,
Autohandels-Gesellschaft,
Tel. 04321/71544
RENNINGEN,
Hofmann, Tel. 05304/400

wechslung



Allegro 1300
54 DIN-PS
DM 8.990,-
(unverbindl. Preisempfehlung)

Allegro 1500
68 DIN-PS
DM 9.690,-
(unverbindl. Preisempfehlung)

wie kein anderes!

A. BRUGEMANN + CO GMBH · 4 Düsseldorf · Harffstr. 53 · Tel. 0211/78181



Gut profilierte Vollschaum-Sitze.



Ausreichender Knieraum im Fond.



Zur Serienausstattung gehören Stahlgürtelreifen der Dimension 165 SR 13, auf Wunsch gibt es 185/70 SR 13-Reifen.



Leicht erreichbare Schalter, übersichtliche Instrumente.



Serienmäßig: gummibewehrte Stoßstangen.

Testwagen ausgerüstet war. Dieser Vierzylinder verlangt wiederum nach Superbenzin, leistet 75 PS bei 5000 U/min und bringt es auf ein maximales Drehmoment von 11,7 mkg bei 3800 U/min. Wer noch mehr Leistung möchte, kann schließlich zum 90 PS starken 1,9 Liter-S-Triebwerk greifen – der 105 PS-Einspritzmotor ist für den Ascona nicht lieferbar, er bleibt dem Manta vorbehalten.

Die beiden 1600 ccm-Motoren und der 1,9 Liter wurden für den neuen Ascona geringfügig überarbeitet. Sie erhielten größere Ventile und geänderte Ventilsteuerzeiten, womit man das für die Opel-ohc-Aggregate typische träge Ansprechen auf Gaspedalbewegungen mildern wollte. Der Erfolg dieser Bemühungen blieb allerdings bescheiden, denn der behäbig vor sich hinstochende Vierzylinder setzt den Druck aufs Gaspedal nach wie vor ziemlich zögernd in höhere Drehzahlen um und wirkt im oberen Bereich wie zugeschnürt. Auch der Übergang aus der Teillast in den Vollgasbereich geht nur zäh und zögernd vonstatten, weil offenbar die zweite Vergaserstufe sehr mager abgestimmt ist.

Der Eindruck von Temperamentlosigkeit trägt allerdings: Bei den Beschleunigungsmessungen absolvierte der Testwagen den Spurt von 0 auf 100 km/h in 13,3 Sekunden und legte den Kilometer mit stehendem Start in 35,2 Sekunden zurück – damit erreichte er fast den Wert eines BMW 316.

Dennoch: Die Vorzüge des Ascona-Motors liegen fraglos weniger in der gebotenen Leistung, als in seinen nervenschonenden Laufeigenschaften. Wenn man mit niedrigen Drehzahlen im Verkehr mitschwimmt, was wegen des noch bei Leerlaufdrehzahl weichen und ruckfreien Laufs ohne weiteres möglich ist, vernehmen die Passagiere lediglich ein leises Summen.

Auf der Autobahn erweist sich der Motor gleichfalls als angenehm: Er bleibt selbst bei Höchstgeschwindigkeit unaufdringlich ruhig und macht sich auch nicht durch Vibrationen störend bemerkbar. Mit der Höchstgeschwindigkeit selbst kann man übrigens durchaus zufrieden sein. Der Testwagen übertraf mit 160,7 km/h die Werksangabe geringfügig und lag damit auf

dem in der 1,6 Liter-Klasse üblichen Niveau.

Auch die Gangbereiche liegen erfreulich hoch: Wer den Motor bis rund 6000 U/min dreht, kommt im zweiten Gang bis über 80, im dritten kann bereits Autobahn-Richtgeschwindigkeit erreicht werden.

Häufiges Ausnutzen des gebotenen Drehvermögens läßt den Benzinverbrauch über 13 Liter pro 100 km ansteigen. Im Mittel ergab sich ein Konsum von 11,8 Liter Superbenzin auf 100

Kilometer – bei durchweg forcierter Fahrweise. Zurückhaltendere Behandlung des Gaspedals läßt den Verbrauch auf Werte zwischen 10 und 11 L/100 km absinken.

Fahrwerk: hart und sicher

Der alte Ascona zeichnete sich zwar durch beispielhaft sicheres Fahrverhalten, aber ebenfalls durch eine bemerkenswert harte Federung aus. So erscheint es nur natürlich, daß sich die Opel-Techniker bemühten, beim neuen

Zum Vergleich		Opel Ascona 1.6 S	BMW 316	Fiat 131 mirafiori 1600	Ford Taunus 1600	VW Passat LS
Hubraum	ccm	1584	1563	1585	1576	1470
Leistung	PS/U/min	75/5000	90/6000	75/5400	72/5500	75/5800
Testverbr.	L/100 km	11,8 S	12,6 N	11,3 S	11,9 S	10,6 S
Preis	DM	11 865,—	13 980,—	11 190,—	12 550,—	11 778,—
Beschleunigung in s						
0— 40 km/h		3,0	2,9	2,8	3,6	2,9
0— 60 km/h		5,4	5,4	5,3	6,7	5,3
0— 80 km/h		8,5	8,6	8,6	10,2	8,4
0—100 km/h		13,3	13,2	13,5	16,0	12,8
0—120 km/h		20,1	19,8	20,2	24,4	19,1
0—140 km/h		32,2	30,9	34,1	41,5	30,5
1 km mit steh. Start		35,2	35,2	35,5	36,7	34,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	160,7	163,6	157,9	148,8	165,1

Modelle und Preise	Ascona	Ascona L
Grundpreis (zweiflügelig, 1,2 Liter-Motor, 60 PS)	9 995,—	10 745,—
Aufpreis für 1,6 Liter-Motor (60 PS)	400,—	400,—
Aufpreis für 1,6 Liter-S-Motor (75 PS)	635,—	635,—
Aufpreis für 1,9 Liter-S-Motor (90 PS)	825,—	825,—
Vier Türen	485,—	485,—
SR-Ausstattung (Sportlenker, Drehzahlmesser, Öldruckmesser, Voltmeter, elektrische Scheibenwaschanlage, Sportfelgen 5 1/2 J x 13)	455,—	350,—
Automatikgürte vorn	72,—	Serie
Kopfstützen vorn	85,—	Serie
Verbundglaswindschutzscheibe	125,—	125,—
Sportsitze (Recaro)	537,50	537,50
Sperrdifferential	358,—	358,—
Stahlschiebedach	560,—	560,—
Stahlgürtelreifen 185/70 SR 13 mit Sportfelgen 5 1/2 J x 13	225,—	180,—
Sportfelgen 5 1/2 J x 13	60,—	15,—
Dreigang-Automatik	1 012,—	1 012,—
Elektrischer Scheibenwascher	60,—	Serie
Scheibenwerferwaschanlage (einschließlich elektrischer Scheibenwaschanlage)	240,—	180,—
Quarz-Zeituhr	57,50	57,50
Halogen-Hauptscheinwerfer	95,—	95,—
SR-Chassis-Ausstattung (härtere Federn vorn, straffere Stoßdämpfer, stärkerer Stabilisator hinten, direktere Lenkübersetzung)	125,—	125,—

Wenn schon
vieles im Leben
Schall und
Rauch ist, dann
sollte man
wenigstens etwas
Wert auf den
Rauch legen.

ATIKA

Mit Würztabaken.
Im Rauch nikotinharm.



Atika – würzig und leicht, mit den wertvollsten Tabaken der Welt.

Nachrichten aus der Technik

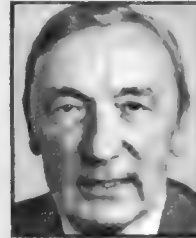
Programmerweiterung bei Citroen

Seit der Vorstellung des Citroen CX im Herbst 1974 hat die französische Automobilfirma für 1976 die Modellpalette erheblich erweitert. Das Basismodell, der CX 2000, verfügt nun über eine zwar reichhaltige, aber im Vergleich zum sogenannten Super- oder Pallas-Modell abgemagerte Ausstattung. Den CX 2000 Super, der wahlweise mit dem 2 Liter 102 PS-Motor oder als CX 2200 S mit dem 2,2 Liter 112 PS-Motor angeboten wird, besitzt eine erheblich reichhaltigere Ausstattung, die einen höhenverstellbaren Fahrersitz, Automatik-Sicherheitsgurte vorn, elektrische Fensterheber vorn, Drehzahlmesser, Kompres-

sorhorn und ein Radio mit zwei Lautsprechern beinhaltet. Der CX 2000 und der CX 2200 werden außerdem als Pallas-Versionen offeriert, die eine noch exklusivere Ausstattung wie unter anderem Metallic-Lackierung, Sitzbezüge aus Velours, Ablagetaschen an der Rückseite der Vordersitze, Gummipuffer an den Stoßstangen und seitliche Karosserieschutzleisten besitzen. Neu ist der Citroen CX Break, die Kombiversion mit zusätzlicher Hecktüre und variablem Laderaum. Ebenfalls auf der IAA in Frankfurt vorgestellt wurde der CX 2200 Diesel mit 66 PS, der wahlweise mit Normal- oder Super-Ausstattung angeboten wird. Das Flaggschiff der CX-Baureihe, der CX Prestige, präsentiert sich mit verlängertem Radstand (25 cm) und längerer Karosserie (27 cm). Zu den äußeren Kennzei-



Neu bei Citroen: der CX Prestige mit langem Radstand und die CX-Kombiversion Break (unten).



Arthur Westrups

Fragestunde

Heute: Was ist der Unterschied zwischen einem Diesel- und einem Benzinmotor?

„Oje. Das kann ich Ihnen nicht sagen. Das einzige ist: Der Dieselmotor hat immer eine große Wolke, ganz schwarz.“

Gudrun J., 39, Verwalterin

„Der Hauptunterschied besteht darin, daß der Benzinmotor rasanter, schneller, spritziger ist. Der Dieselmotor ist langsamer, trotzdem er eine Direkteinspritzung mit Vorkammer hat.“

Ferdinand G., 52, Kraftfahrer

„Der Dieselmotor muß vorher aufgeladen werden, dann funkt er wie ein Benzinmotor; der Benzinmotor gibt sofort seine Kraft ab.“

Peter B., 72, Grafiker

„Ich weiß, daß ein Motor, mit Diesel angetrieben, weniger Benzin verbraucht. Der Diesel hat immer so eine Dunstwolke hinter sich. Ich weiß aber, daß sie nicht so umweltfeindlich ist wie beim Benzinmotor. Das wissen die wenigsten.“

Gerhard F., 57, Abteilungsleiter

„Davon verstehe ich absolut nichts, nur weiß ich, daß Diesel eine niedrigere Oktanzahl hat, mehr nicht.“

Elisabeth K., 28, MTA

„Es ist längst nachgewiesen, daß die Abgase des Benzins viel gefährlicher sind als die des Diesel. Das ist für mich als Arzt das Wichtigste, während der Laie meint, das sei umgekehrt, weil der Diesel sehr stinkt. Zu den Konstruktionsunterschieden kann ich mich nicht äußern. Ich habe mit Menschen zu tun.“

Dr. Erwin K., 49, Arzt

„Der Benzinmotor läuft mit Zündung, beim Dieselmotor wird die Kompression durch den Druck zur Explosion gebracht. Das Benzin ist leichter.“

Alfred E., 52, Hotelangestellter

„Als Laie möchte ich sagen, der Diesel ist ein robusteres Fahrzeug als Personen- und Zugwagen, besonders mit Anhänger. Der Benzinmotor ist nicht so im Sinne von Diesel etwas empfindlicher. Er ist auch geringer im Verbrauch. Außerdem: Der Dieselmotor brummt stark, der Benzinmotor klingt feiner.“

Jochen S., 42, Kaufmann

„Der Dieselmotor zieht schlechter an, aber er ist robuster und riecht stärker.“

Marlies M., 25, Stenokontrollistin

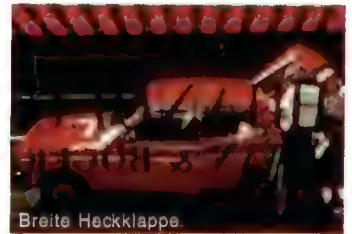
Hier erklärt die Testabteilung von auto motor und sport den Fachbegriff:

Der Dieselmotor unterscheidet sich vom benzingetriebenen Ottomotor dadurch, daß er reine Luft ansaugt und daß der in den Verbrennungsraum eingespritzte Diesel-Kraftstoff durch hohe Verdichtung (14 : 1 bis 25 : 1) von selbst zündet. Seine Vorteile sind niedriger Verbrauch, einfache Wartung und Zuverlässigkeit. Seine Nachteile sind hohes Gewicht, geringe spezifische Leistung und lauter Lauf.

Unverbindliche Preisempfehlung für den Polo L: 8.495 Mark a.W. Falls Sie finanzieren oder leasen wollen, hilft Ihnen die VW Kreditbank oder VW Leasing.



Wer ein sparsames Auto hat, hat mehr Geld zum Einkaufen.



Breite Heckklappe.



Großer Innenraum.



Rucksitzliege.



Bis zu 900 Liter Gepäckraum.



DIN-Verbrauch 7,3 Liter Normal pro 100 km.



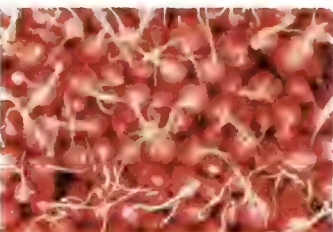
Spursicher durch Frontantrieb.



40 PS Frontmotor.



Heizbare Heckscheibe serienmäßig.



Scheibenbremsen vorn.



Stahlgürtelreifen serienmäßig.



Siehe Sie auch Online in den VW Werkskatalog. 480k Vertriebsleistung 100k km. Wir schicken Ihnen gerne einen kostenlosen Katalog über den Polo.

Mini-Kosten, Maxi-Platz.



Polo, der Mini-VW.

Mit erweiterter Serienausstattung und der Jahres-Garantie ohne km-Grenze.

Nachrichten aus der Technik

chen des Nobel-Citroen gehören ein Vinyl Dach, spezielle Radzierkappen und seitliche Chromleisten. Serienmäßig in der komfortablen Ausstattung enthalten sind die Sitzbezüge und Türverkleidungen aus Leder, elektrische Fensterheber an

allen Türen und ein Stereo-Radio mit vier Stereo-Lautsprechern, die in den Türen untergebracht sind. Die Klimaanlage, ein von innen verstellbarer Außenspiegel und die in ihrer Wirkung geschwindigkeitsabhängige Servo-Lenkung vervollständigen die Luxus-Ausrüstung des CX Prestige. Der Motor des größten Citroen wurde auf 2350 ccm Hubraum vergrößert und leistet 115 PS.

910 Watt-Generator von Bosch

Für Autos der gehobenen Leistungsklasse mit zahlreichen Stromverbrauchern wie Klimaanlage, heizbare Heckscheibe, Kassettensradio, elektronische Benzineinspritzung usw. bietet die Firma Bosch einen leistungsfähigeren Drehstromgenerator mit 14 Volt/65 Ampere und integriertem Regler an.



Neu: 910 Watt-Generator.

**1982. In sieben Jahren können
viele 16-19jährige von heute
die Frage nach ihrer
Unabhängigkeit beantworten.**



Die 910 Watt-Lichtmaschine verfügt über die gleichen Außenabmessungen und Einbaumaße wie der etwas leistungsschwächere, relativ häufig in Automobilen verwendete 55 Ampere-Generator, so daß die Möglichkeit besteht, bei Bedarf den stärkeren Generator einzubauen. Durch die neue Lüfterradausführung konnte die maximale Drehzahl der Lichtmaschine von 12 000

U/min auf 15 000 U/min gesteigert werden, wodurch sich im unteren und mittleren Motordrehzahlbereich ein höherer Generatorstrom realisieren läßt und somit ein höherer Stromverbrauch gedeckt werden kann.

Firestone-Winterreifen

Auch die Firma Firestone hat für den nächsten Winter

gerüstet und das Angebot der spikelosen Winterreifen (Firestone Town + Country AS-1) vergrößert. Folgende Dimensionen sind lieferbar: 145 SR 10, 135 SR 12, 155 SR 12, 135 SR 13, 145 SR 13, 155 SR 13, 165 SR 13, 165/70 SR 13, 175 SR 13, 175/70 SR 13, 185/70 SR 13, 155 SR 14, 165 SR 14, 175 SR 14, 185 SR 14, 185/70 SR 14, 195 SR 14, 195/70 SR 14, 205 SR 14, 205/70 SR 14, 125 SR 15, 145

SR 15, 155 SR 15, 165 SR 15, 205 SR 15, 205 SR 16.

Datsun: Garantie erweitert

Für alle in der Bundesrepublik verkauften Datsun gewährt Japans zweitgrößter Automobilhersteller nun eine Garantie von einem Jahr bei unbeschränkter Kilometerleistung (bisher: ein Jahr, 20 000 Kilometer).

Die Einen mit Nein. Die Anderen mit Ja, denn...



Wir möchten möglichst vielen jungen Leuten 3 Fragen stellen.

Bitte kommen Sie in eine Wüstenrot-Beratungsstelle. Als „Preis für den Fleiß“ erhalten Sie diesen „Notizriesen“ mit Kugelschreiber.

Denn die Anderen haben in jungen Jahren einen Bausparvertrag gemacht. Aus drei guten Gründen:

Erstens, weil keine andere Sparform vom Staat so hoch prämiert wird wie das Bausparen.

Zweitens, weil Bausparen außer einem stattlichen Brocken Geld auch noch den Anspruch auf ein zinsbilliges Darlehen garantiert... und das ist mindestens noch einmal so hoch wie das Guthaben.

Und drittens, weil sich beim Bausparen das eingezahlte Geld durch Prämien, Sparzulagen, Leistungen des Arbeitgebers, Zinsen und Zinseszinsen in 7 Jahren fast verdoppelt.

wüstenrot

Damit Ihre Unabhängigkeit gesichert ist.

Für alle, die jetzt bauen wollen
**Noch ist Geld
im Milliarden-Topf.**
Sprechen Sie sofort
mit Wüstenrot über eine
Finanzierung mit Zinszuschuß.
Angebot gilt nur
solange Vorrat reicht.

Jetzt beim Kundendienst von Bosch.

Winter- Vorsorge- Untersuchung.



Sprechstunden nach Vereinbarung.

Der Winter ist Stress für Ihr Auto. Wer jetzt vorsorgt, hat nachher bei Schnee und Frost keine Sorgen. Kommen Sie darum zum Kundendienst von Bosch, bevor der Winter kommt.

Wir prüfen den Zustand Ihrer Batterie. Hat sie noch die Startkraft, die sie nach einer Frostnacht braucht? Wir prüfen auch Zündung und Vergaser bzw. Einspritz-Anlage.

Damit Ihr Motor leicht anspringt, rund läuft und nicht zuviel Benzin schluckt.

Wir prüfen Scheiben-Waschanlage und Wischblätter. Weil nur der sicher fährt, der gut sieht.

Und natürlich prüfen wir jetzt, wo's in die dunkle Jahreszeit geht, auch Beleuchtung und Signale.

Die Winter-Vorsorge-Untersuchung für Ihren Wagen umfaßt insgesamt 28 Prüfungen.



**Fragen Sie
nach dem Aktions-Preis
für Ihren Wagentyp.**
Sie finden uns unter „Bosch-Dienst.“



**Wir helfen Ihnen.
Die 900 Kundendienste von Bosch.**

Le Grand Patron

Wie Renault zu Weltruhm gelangte.

Von Paul Simsa/Zeichnung: Walter Gotschke

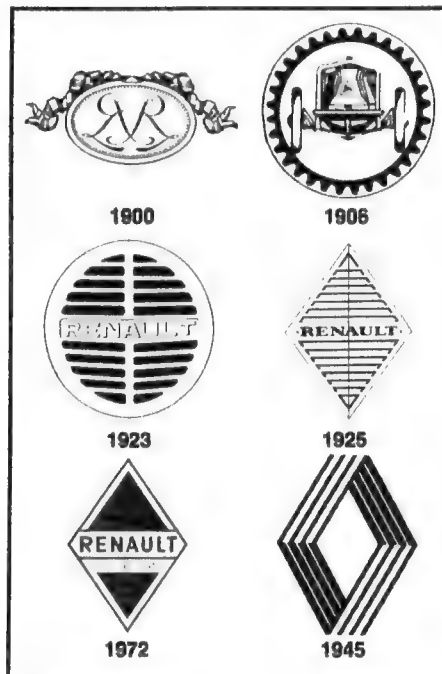
Rifred Renault, solider Bürger in Paris, starb 1891. Seine drei Söhne erbten die Knopffabrik an der Place des Victoires, Fernand und Marcel waren für die Nachfolge ausgebildet und bereit, Sorgen machte nur Louis (14), schlecht auf der Schule und gut nur in technischen Basteleien. „Aus diesem Tölpel mit seinen schwarzen Fingern wird niemals ein Geschäftsmann“, hatte Vater festgestellt.

Statt im Gartenhaus in Billancourt fürs weiterführende Examen zu lernen, richtete sich Louis dort eine Werkstatt ein. Als er mit 16 in Knöpfe und Kommerz eintreten sollte, lehnte er ab und bewarb sich bei DeDion-Bouton, wo seit 1883 Dampfwagen gebaut wurden und gerade die ersten Benzinmotoren liefen. Man nahm ihn nicht; über einen Verwandten schaffte er es bei Delaunay-Belleville, Fabrik für Kessel und Armaturen – erst viel später wurde der Name zu Frankreichs edelster Automarke.

Schon nach wenigen Monaten wurde Louis zur Militärpflicht gerufen und konnte auch als Soldat sein Talent spielen lassen, unter anderem baute er ein selbstfahrendes Stromerzeuger-Aggregat. Mit einem gebrauchten DeDion-Bouton-Dreirad kehrte er ins Privatleben zurück.

Bis auf die motorgetriebene Hinterachse war es ein Fahrrad mit Lenker, Sattel und Pedalen; Mittreten statt Getriebe diente für Steigungen. Das fuhr sich nach der ersten Freude schlecht, aber der kleine Motor war eine Wonne: Luftgekühlter 185 ccm-Einzylinder, nur 18 kg schwer, mit 0,75 PS bei 1800 U/min schneller als das Fahrgestell.

Louis Renault wollte wieder bei Delaunay-Belleville anfangen, aber sich zuvor für diesen Motor den richtigen Kleinwagen bauen, mit vier Rädern, zwei Sitzen nebeneinander, Motor



nach Panhard-Muster vorn, Getriebe und Kraftübertragung neuartig: Noch waren Flachriemen üblich, Kette letzter Fortschritt, Renault konstruierte als erster die konsequente Kardanwelle und in seinem Dreiganggetriebe die Klauenschaltung mit direktem drittem Gang, Standardlösung für Jahrzehnte.

Für den Bau seines Wagens engagierte er zwei Arbeiter, zusammen machten sie alles, bis auf die Zahnräder, ohne weitere Hilfe im Garten von Billancourt. Im November 1898 lief der Eigenbau und übertraf die Erwartungen. Louis war 21 und wollte nun wirklich wieder zu Delaunay-Belleville gehen. Aber Freunde, Bekannte und wildfremde Bewunderer verlangten, er solle ihnen auch so ein nettes Auto bauen. Die Familie sah ihr Sorgenkind plötzlich mit anderen Augen, und so wurde im März die Gebrüderfirma „Renault Frères“ gegründet, die im Juni beim Auto-salon 60 Bestellungen auf ihr Serien-

modell mit 273 ccm-DeDion-Bouton-Einzylinder bekam.

Louis entwickelte weiter. 1900 rückte der Kühler auf die Seite der Motorenverkleidung, dann an die Spritzwand, 1905 wurde für drei Jahrzehnte die Front ohne Kühlergrill typisch – und die Anordnung des Kühlers an der Spritzwand mit Thermosyphon-Umlauf (keine Pumpe) patentiert.

Seit seiner Kardanwelle ließ sich Louis Renault alles patentieren, was irgend Geld bringen konnte, und zwar auf seinen Namen, nicht die Firma. So profitierte er nicht nur vom Erfolg des eigenen Fabrikats, sondern auch die Konkurrenz mußte zähneknirschend beitragen, und gegenüber seinen Brüdern kam er in die Vorhand.

Er selbst war im Nachahmen nicht pingelig, sogar ganz offen; der Juvaquatre der Vorkriegszeit hätte ein Opel sein können. Recht war, was der Firma nützt.

Alleinherrschaft: „Die Firma bin ich“

Während Fernand das Knopf-Erbe hütete, starteten die drahtigen Twens Marcel und Louis mit Vollgas ins neue Jahrhundert, auch bei den werbewichtigen Langstreckenrennen jener Urzeit. Bis zu Paris–Madrid 1903: Louis wurde Klassensieger auf dem zweiten Gesamtwertungsplatz gegen einen Mors-Boliden, aber Marcel kam zu Tode. In der Staubwolke eines Vordermannes hatte er eine Kurve nicht erkannt, mit 130 km/h fuhr er geradeaus. ▶

Zur Zeichnung auf der nächsten Doppelseite: Paris-Madrid 1903, Louis Renault auf dem Weg zum Klassensieg. Staub und Stürze waren typisch, Marcel Renault kam zu Tode.





Die Jahresproduktion lag 1903 schon bei 780 Wagen, und die Patente brachten viel Geld. 1908 starb Fernand, der Frau und zwei Kinder hatte. Louis manövrierte ihre Interessen auf ein Nebengleis, das Jahr schloß mit 4500 Wagen ab, und 1909 hatte Louis die Firma in Gestalt einer AG ganz in der Tasche: „Société Anonyme des Usines Renault“, Aktiengesellschaft der Renault-Fabriken.

Er herrschte absolut, die Firma florierte, erwarb sich mit Marne-Taxis und Tanks einen patriotischen Namen im Ersten Weltkrieg, überstand die Marktkrisen der 20er Jahre und die Wirtschaftskrise der 30er, machte niemals Schulden und duldete keinen Außenstände; ein bürgerliches Imperium in einer revolutionären Welt.

Ein Mitarbeiter, der von Renault zu Citroen ging, fühlte sich von einer Monarchie in eine Demokratie versetzt, aber Louis Renault hielt André Citroen, der 1922 auf Kredit in einen großen Erfolg auf Kosten von Renault und Peugeot gestartet war und nie zu sicherem Kapital kam, für einen Glücksspieler und betrieb Kleinkrieg. 1930 lud er den Spätstarter überraschend ein und zeigte ihm seine modernen Anlagen auf der Isle de Séguin, mit der Billancourt seit 1920 erweitert worden war. Laut Louis Renault soll dieser „schlechte Trick“ Citroen verleitet haben, mit hastigen Investitionen für sein neues Modell in die Pleite von 1934 zu rutschen.

Der Fehler: Kollaboration mit den Deutschen

Politik sollte in den Usines Renault nichts zu suchen haben. Die Arbeiter werden bezahlt, alles übrige ist ihr Privatleben, meinte der Chef. Lohndrückerei und Bespitzelung machten das Klima nicht besser; teuerste Quittung waren Massenstreik und Werksbesetzung 1939, als mit der Volksfrontregierung ein sozialer Frühling einzog. Doch ohne Sommer: Die dritte Republik schaufelte ihre Probleme nur um.

Als 1940 die Deutschen kamen, sah Louis Renault nur die Gefahr, sein Werk zu verlieren; zudem war Antikommunismus auf seiner Linie, die

Dauer des Krieges wie der Ausgang ungewiß. Die Besatzer forderten Kollaboration, ein hochadliger (und hochanständiger) Daimler-Benz-Direktor beobachtete vier Jahre lang das Renault-Wohlverhalten, und Louis machte weiter wie gewohnt. Unterstützung der Widerstandsbewegung lehnte er ab, und er baute vorwiegend Lastwagen, keine Panzer oder sonstiges direktes Kriegsmaterial: heimlich entstand der Prototyp eines Nachkriegs-Kleinwagens nach VW-Stilmuster.

Doch auf das Werk, das er bewahren wollte, hagelten die Bomben, 1942/43 wurden zwei Drittel zerstört und mühsam ausgebessert, und als er sich im Gefühl erfüllter Pflicht den Behörden des befreiten Frankreichs stellte, wurde er verhaftet und von Gefängniswärttern geprügelt. Er starb daran, 67 Jahre alt. Schon vier Jahre zuvor waren Zweifel an seiner vollen Geschäftsfähigkeit geäußert worden, als ein Sprachfehler auftrat. Aber Vichy-Marschall Petain war 83 und fand ihn jung.

Das Erbe: „Der Staat soll herrschen, nicht regieren“

Er hatte 1918 geheiratet, eine viel jüngere Frau, die in der Society eine bessere Figur machte als er. Als er starb, war sein Kronprinz Jean-Louis erst 25. Der Bankier François Léhieux, der mit einer von Fernands Töchtern verheiratet war, hatte im Erbfall als Treuhänder die Thronfolge überbrücken sollen.

Doch das Königtum war zu Ende. Nationalisierung war Programm, Wirtschaftsminister Lacoste holte aus London einen Helden der Widerstandsbewegung: Pierre Lefauchaux (46), in der Résistance Kommandant Gildas, war Ingenieur und juristischer Doktor mit Vorleben: zwei Jahre Soldat im Ersten Weltkrieg, nach dem Studium im Eisenbahnbau tätig, nach einem Afrikaabstecher dann als Spezialist für Gaswerksbau zum Chefsessel der einschlägigen Firma aufgestiegen, im Krieg als Leiter einer Munitionsfabrik von den Deutschen überrollt und in den Untergrund gegangen, 1944 mit knapper Not davongekommen.

Er hatte reich geheiratet und gehörte zur französischen Herrschaftsschicht,

den „2000 Familien“, aber er fühlte sich nicht auf ihrer Seite der Schranke. Nationalisierung war für ihn die Verwaltung eines Erbes: „Renault braucht einen Mann, einen verantwortlichen Chef, der dem Chef Staat eine menschliche Figur verleiht, der etwas anderes darstellt als die blinde und taube Gewalt des Staates.“

Lefauchaux: „Der Staat soll nicht selbst leiten; er muß seine Vollmachten unzweideutig übertragen. Er soll herrschen, aber nicht regieren. Der Etatismus ist das schlimmste Übel, das die Régie treffen könnte. Eine Nationalisierung braucht nicht zwangsläufig eine Verstaatlichung zu sein. Sie schließt nicht in sich selbst Veränderungen in der Verwaltung des übertragenen Erbes ein.“

So geschah es, am 16. Januar 1945 wurde der Vertrag unterzeichnet. „Die Régie ist meine Tochter“, sagte General de Gaulle später, und nur einmal hat sie seither den Chef gewechselt: Nach dem Tod von Pierre Lefauchaux kam 1955 Pierre Dreyfus ans Ruder, zuvor seine rechte Hand.*

Aus dem Kleinwagen-Prototyp ließ Lefauchaux den 4 CV machen (ohne die viel behauptete Mitwirkung des inhaftierten VW-Professors Porsche), er brachte die Renault bis zur Dauphine aus dem neuen Werk Flins, das seit 1952 neben Billancourt als Abteilung der Régie firmiert; drittes Hauptwerk ist Sandouville seit 1968.

Zeichen der Renault Frères waren symmetrisch verschlungene Initialen, in die man L, M, F und R hineinlesen kann. Ab 1906 wurde die Frontansicht des unverkennbaren Renault-Chassis mit dem Spritzwandgrill als Marke verwendet, runde Umrahmung mit Zahnkranz oder auch Umschrift „AUTOMOBILES RENAULT“. 1923 folgte eine hoch-ovale Graphik, wohl eine stilisierte Weltkugel, mit der Schrift „RENAULT“, 1925 wurde daraus ein Rhombus, 1945 das Zeichen etwas geändert, später die Schrift „RÉGIE NATIONALE“, 1972 kam die heutige einfache Form.

* Dreyfus geht am Jahresende in Pension, sein Nachfolger wird Bernard Vernier-Palliez.



Es ist ein kleiner Unterschied, ob ein Ölwechsel 20 Minuten dauert. Oder nur 4.



Wir haben das Ölwechseln beschleunigt: von 20 Minuten auf 4. Eine neue technische Leistung, die Ihnen als Autofahrer an vielen Shell Stationen zugute kommt. Während Sie tanken, wird das neue Schnell-Ölwechselgerät an Ihren Wagen gestellt. Es saugt direkt und gründlich das alte Öl ab. Und füllt das neue ein. Sauberer und schneller, als Sie es an Shell Stationen bisher gewohnt waren.

Der Ölwechsel ist nicht die einzige autofahrerfreundliche Verbesserung bei Shell. Auch das Ölnachfüllen ist anders geworden. Durch die neue wiederverschließbare Dose mit Einfüllrüssel.

Und das Selbsttanken haben wir verbessert. Mit dem leichten Abfüllschlauch in der praktischen Aufhängung kommen Sie leichter und bequemer an Ihren Tank.

Sie sehen: Wir bemühen uns um den kleinen Unterschied. Auch an Ihrer Shell Tankstelle.



Shell.
**Auch im Kleinen
groß.**

Vor 20 Jahren

auto motor und sport in Heft 22 und 23/1955.



Als große Sensation des Pariser Salons erwies sich der lange erwartete neue Citroën DS 19. Wie so oft schon ist Citroën auch hier völlig unkonventionelle Wege gegangen, die wenig nach dem fragen, was der bisherige Automobilbau als richtig oder optimal empfand. So ungewöhnlich wie das Äußere des 140 km/h schnellen und 1165 kg schweren DS 19 ist die Technik und auch das Wageninnere. Bei einem Radstand von 3125 mm scheint es freilich nicht schwer zu sein, eine derartige Beinfreiheit zu er-



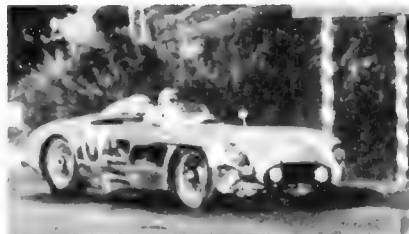
Neu in Paris: Citroën DS 19.

zielen, wie dies hier der Fall ist. Allerdings verschlingt der längsliegende, hinter der Vorderachse angeordnete Vierzylinder-Reihenmotor mit 1911 ccm Hubraum und 75 PS Leistung allerhand Raum. Trotzdem ist das Platzangebot zwischen Vorder- und Hintersitzen ungewöhnlich groß.

Bericht vom Pariser Salon

Von 47 gestarteten Konkurrenten erreichten bei der 39. Targa Florio in Sizilien nur 20 das Ziel. Mit über vier Minuten Vorsprung siegte das englische Team Moss/Collins auf Mercedes-Benz 300 SLR vor den Stallgefährten Fangio/Kling. Moss stellte außerdem mit 100,18 km/h einen neuen absoluten Rundenrekord auf.

Erst zehn Minuten später nach Moss kam das Ferrari-Team Castellotti/Manzoni als Drittplazierte ins Ziel. Angesichts der riesigen Überlegenheit der Kombination Moss — Mercedes 300 SLR ist es lediglich dem bewunderns-



Unschlagbar: Moss und 300 SLR.

werten Mut von Castellotti zu verdanken, daß sich überhaupt ein italienischer Wagen in der Gesellschaft der Mercedes 300 SLR behaupten konnte.

Bericht von der 39. Targa Florio



Ende einer Ära: Fangio, Moss, Kling und Rennleiter Neubauer decken den Mercedes-Benz W 196-Rennwagen zu.

Genau sechs Tage nach dem Sieg bei der Targa Florio überraschte die Daimler-Benz AG die Öffentlichkeit mit der Nachricht, sich vom Rennsport zurückzuziehen. Das Werk hat 1955 die Automobilweltmeisterschaft für Rennwagen der Formel 1, den Coupe des Constructeurs für Sport-

wagen und die Europäische Tourenwagenmeisterschaft errungen. Es ist bis heute einmalig in der 61jährigen Geschichte des Automobilsports, daß eine Firma in einer Saison derart erfolgreich abschneiden konnte.

**Daimler-Benz:
Abschied vom Rennsport**

**Ihr Kühler braucht
sicheren Schutz,
sicher gegen Kälte,
sicher gegen Hitze,
sicher gegen
Korrosion.
Geben Sie ihm, was
er liebt: Vollschutz!
2 Sommer und
2 Winter lang.**

Motorcraft Kühlkonzentrat-Extra bietet rund ums Jahr Kühlerschutz für alle wassergekühlten Motor-Typen. Ein Produkt von höchster Qualität. Und dazu noch mit Extra-Vorzügen:

- Langzeitschutz — eine Füllung in 50 %iger Konzentration reicht für 2 volle Jahre.
- Spezial-Schutz vor Korrosion.
- Im Winter Frostschutz bis $-38,2^{\circ}$.
- Im Sommer kein Überkochen des Kühlwassers — die 50 %ige Lösung hält im Sommer den Motor besser kühl als klares Wasser allein.



Vergleichen Sie Motorcraft Kühlkonzentrat-Extra mit normalem Ein-Jahres-Frostschutz. Motorcraft Kühlkonzentrat-Extra — der vernünftige Extra-Schutz für Ihren Kühler.



Qualitätsteile - für die meisten Automarken

Kurztest

Porsche 911
und Carrera



Gepflegter Jahrgang

Überarbeitete Motoren und mehr Komfort für die Modelle 1976.

Der Porsche Typ 911 geht nun in sein 12. Produktionsjahr. Basis für eine solch ungewöhnlich lange Produktionsdauer sind einmal ein gutes und zukunftsicheres Gesamtkonzept, zum anderen eine konsequente schrittweise Weiterentwicklung.

Mit dieser Art der Modellpflege ist es Porsche nicht nur gelungen, ein außerordentlich hohes technisches Niveau zu erreichen, sondern es wurde auch durch wohldosierte äußere Retuschen dafür gesorgt, daß die Kauflust der Porsche-Fahrer auf das jeweils neueste Modell nicht erlischt.

Auch der Porsche-Jahrgang 1976 geriet nach diesem Konzept. Das Programm umfaßt jetzt wieder die bei Porsche traditionelle Dreiergruppe: Grundmodell blieb der 911, der jetzt von einem 165 PS starken 2,7 Liter-Motor angetrieben wird. Mehr Hubraum, mehr Leistung (200 PS) und auch mehr Ausstattungskomfort bietet der Carrera 3.0, als Topmodell des Hauses wurde der erst dieses Jahr in Produktion gegangene turbo kaum verändert. Carrera und 911 sind außerdem als Targa lieferbar, der turbo nicht.

Mehr Komfort und Lebensdauer

Die in ihren Grundzügen unveränderte 911-Karosserie wurde auch bei diesem Jahrgang wiederum aufgewertet. Als wichtigste Maßnahme ist hier die Feuerverzinkung der tragenden Blechteile zu nennen, die Porsche dazu ermutigt hat, eine Rostschutzgarantie von 6 Jahren zu gewähren.

Weitere Veränderungen an der nun schon klassischen Porsche-Karosserie betreffen nur unwesentliche Details, so daß man schon genau hinsehen muß, um einen alten 911 von einem neuen

Äußerliche Merkmale der überarbeiteten Porsche-Modelle: In der Wagenfarbe lackierter Außenspiegel, der von innen verstellt und sogar beheizt werden kann. Der Carrera (Foto) besitzt verbreiterte Kotflügel, die die Verwendung breiter 50er Reifen ermöglichen.

Exemplar zu unterscheiden. Auffälligstes Erkennungsmerkmal ist hier der in Wagenfarbe lackierte Außenspiegel, der von innen nicht nur elektrisch verstellbar ist, sondern auch gegen Beschlagen und Vereisen beheizt werden kann. Eine getönte und zudem heizbare Heckscheibe gehört jetzt ebenfalls zur Serienausstattung des 911, der außerdem noch durch einen neuen Heckschriftzug als Modell 76 zu identifizieren ist.

Optisch auffälliger und daher leichter erkennbar ist der neue Carrera 3.0. Alle Chromteile sind in Mattschwarz gehalten, breitere Kotflügel ermögli-

Vorzüge:

- Hohe Fahrleistungen
- Niedriger Verbrauch
- Komplette Ausstattung
- Sehr gute Verarbeitung
- Gutes Image

Nachteile:

- Geringe Motorelastizität beim 911
- Stoßempfindliche Lenkung
- Windempfindlichkeit
- Gewöhnungsbedürftige Fahreigenschaften im Grenzbereich

chen die Verwendung von voluminösen Reifen (serienmäßig 215/60 VR 15 hinten) sowie der auf Wunsch lieferbaren 50er Reifen (Aufpreis DM 800,-).

Auch innen bietet der Carrera deutlich mehr Komfort. Elektrische Fensterheber gestatten müheloses Öffnen und Schließen der Seitenfenster, die automatische, temperaturgesteuerte Heizungsregulierung sorgt für eine gleichmäßige und weitgehend geschwindigkeitsunabhängige Erwärmung des Innenraumes. Eine Reinigungsanlage hält die Streuscheiben der Scheinwerfer bei widrigem Wetter sauber.

Zu den weiteren Unterscheidungsattributen des Carrera gehören die geschmiedeten Leichtmetallräder (der 911 hat gegossene Leichtmetallräder), die vorne eine Breite von 6 Zoll, hinten eine solche von 7 Zoll aufweisen. Auf Wunsch wird der Carrera mit noch breiteren Felgen (vorn 7 J x 15, hinten 8 J x 15) ausgeliefert. Im übrigen ist die

Porsche-Karosserie das geblieben, was sie schon immer war: ein funktionelles und außergewöhnlich gut verarbeitetes Blechkleid von offensichtlich zeitloser Attraktivität.

Modifizierte Motoren

Ganz ohne Frage sind die neuen Motoren des 911 und des Carrera die interessantesten Änderungen der 76er Modellreihe. Schon der 911 offeriert jetzt 165 PS bei 5800 U/min, das maximale Drehmoment beträgt 24 mkg bei 4000 U/min.

Der Motor selbst ist sozusagen eine gedrosselte Ausführung des alten S-Triebwerks. Der Hubraum von 2,7 Litern wurde vernünftigerweise beibehalten, die Auspuffanlage und die Einspritzung wurden modifiziert. Der Oktanzahlbedarf ist mit 91 ROZ so niedrig, daß — ebenso wie beim Carrera — Normalbenzin ausreicht. Wesentlich umfangreichere Veränderungen mußte sich der Carrera-Motor gefallen lassen. So wurde durch eine größere Bohrung (95 mm) der Hubraum auf drei Liter angehoben und die aufwendige Bosch-Hochdruckeinspritzung mit Einzeldrosselklappen durch die nun bei allen Porsche-Modellen eingeführte K-Jetronic ersetzt.

Mit 200 PS bei 6000 U/min und einem maximalen Drehmoment von 26 mkg bietet der neue Carrera-Motor ein Leistungspotential, das kaum Wünsche offen läßt. Daß die Leistung trotz größerem Hubraum um 10 PS niedriger liegt als beim alten Carrera, ist in erster Linie auf die geänderte Ansauganlage und den Luftmengenmesser zurückzuführen, aber auch darauf, daß die Porsche-Techniker mehr Leistung und Drehmoment im unteren Drehzahlbereich verwirklicht haben.

Sehr gute Fahrleistungen

Wie zu erwarten war, sind die Fahrleistungen der neuen Porsche-Modelle außergewöhnlich gut. Überrascht hat vor allem der 911, der in der Beschleunigung sogar den alten 911 S übertrifft

Kurztest

Porsche 911 und Carrera

und eine Höchstgeschwindigkeit von über 220 km/h erreicht. Die höhere Leistung und das bessere Drehvermögen gehen allerdings auf Kosten der Elastizität, so daß öfter geschaltet werden muß als beim alten 911. Aus diesem Grund ist auch das gegen Aufpreis (DM 690,—) lieferbare Fünfgang-Getriebe unbedingt zu empfehlen.

Wesentlich souveräner entfaltet der hubraumstärkere Carrera 3.0 seine Leistung. Schon bei niedriger Drehzahl (ab ca. 3000 U/min) steht so viel Kraft zur Verfügung, daß sich allzu häufige Gangwechsel erübrigen. Hohe Laufkultur im unteren Drehzahlbereich, akzeptables Laufgeräusch und sparsamer Umgang mit Kraftstoff ist beiden Porsche-Motoren gemein.

Im Fahrwerk wurden die neuen Porsche-Modelle nicht verändert. Obwohl hier dank hoher möglicher Querschleunigung große Sicherheitsreserven vorhanden sind, erfordert das Fahren von Grenzwerten Routine und Fahrkönnen. Der mit 50er Pirelli-Reifen bestückte Carrera zeigte auch hier eindeutig die besseren Qualitäten.

Gert Hack

Zum Vergleich		Porsche 911 neu	Porsche 911 alt ¹⁾	Porsche Carrera neu	Porsche Carrera alt ²⁾	Porsche turbo
Hubraum	ccm	2687	2687	2993	2687	2993
Leistung	PS/U/min	165/5800	150/5700	200/6000	210/6300	260/5500
Testverbr.	L/100 km	14,9	13,2	16,9	16,9	20,9 ³⁾
Preis	DM	34 350,—	32 350,—	44 950,—	44 230,—	66 450,—
Beschleunigung in s						
0— 60 km/h		3,2	3,5	2,5	3,0	2,6
0— 80 km/h		5,2	5,4	4,4	4,4	3,6
0—100 km/h		7,3	8,3	6,1	6,1	5,2
0—120 km/h		10,4	11,1	8,7	8,6	7,0
0—140 km/h		13,9	15,6	11,3	11,2	8,8
0—160 km/h		18,7	21,4	15,0	15,2	11,8
0—180 km/h		24,9	30,2	19,7	19,9	15,0
0—200 km/h		—	—	27,9	27,3	19,8
1 km mit stehendem Start		27,9	29,0	26,2	26,2	24,4
Elastizität (Beschleunigung im großen Gang) in s						
40— 60 km/h		6,6	6,0	4,8	7,8	5,2
40— 80 km/h		13,1	11,9	9,4	14,1	11,1
40—100 km/h		19,3	17,5	14,8	20,4	16,6
40—120 km/h		25,9	23,2	19,8	26,2	21,2
40—140 km/h		33,6	29,0	25,3	32,2	25,3
40—160 km/h		40,5	35,6	30,5	38,6	29,5
40—180 km/h		—	—	36,6	—	34,0
1 km ab 40 km/h		37,4	35,9	33,6	37,5	34,1
Höchstgeschwindigkeit km/h		222,2	214,3	235,3	238,4	250,0

¹⁾ ²⁾ wird nicht mehr gebaut

³⁾ Superbenzin

Technische Daten und Meßwerte

(Werte für Carrera in Klammern)

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 90 x 70,4 mm (95 x 70,4 mm), Hubraum 2687 ccm (2993 ccm), Verdichtungsverhältnis 8,5 : 1 (8,5 : 1), Leistung 165 PS bei 5800 U/min (200 PS bei 6000 U/min), spezifische Leistung 61,4 PS/Liter (66,8 PS/Liter), maximales Drehmoment 24 mkg bei 4000 U/min (26 mkg bei 4200 U/min), mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 5800 U/min 13,6 m/s (6000 U/min 14,1 m/s) bei 100 km/h im V. Gang, entsprechende Drehzahl 2800 U/min (2900 U/min) 6,6 m/s (6,8 m/s), 8fach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Kette, Luftkühlung mit Gebläse, Trockensumpfschmierung, durch Thermostat geregelte Ölkühlung, Bosch K-Jetronic-Benzineinspritzung, 80 Liter-Benzintank im Bug, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 980 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheibentrockenkupplung, vollsynchronisier-

tes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,181 (12,32), II. 1,833 (7,10), III. 1,261 (4,89), IV. 1,0 (3,875), V. 0,821 (3,18), R. 3,325 (12,88), Achsantrieb 3,875.

ABMESSUNGEN

Radstand 2271 mm, Spur 1372/1354 mm (1372/1380 mm), Außenmaße 4291 x 1610 x 1320 mm (4291 x 1652 x 1320 mm), Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 925 mm, Sitztiefe vorn 530 mm.

GEWICHTE

911: Eigengewicht vollgetankt 1145 kg (davon Vorderachse 500 kg, Hinterachse 645 kg, Gewichtsverteilung 43,7 : 56,3), zulässiges Gesamtgewicht 1440 kg, Zuladung 295 kg, Personenindexzahl 3,5, Leistungsgewicht vollgetankt 6,9 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 8,0 kg/PS.

Carrera: Eigengewicht vollgetankt 1150 kg (davon Vorderachse 480 kg, Hinterachse 670 kg, Gewichtsverteilung 41,7 : 58,3), zulässiges Gesamtgewicht 1440 kg, Zuladung 290 kg, Personen-

indexzahl 3,4, Leistungsgewicht vollgetankt 5,8 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 6,6 kg/PS.

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand . 58 (57) Phon (dBA)
Bei 50 km/h . . . 71 (68) Phon (dBA)
Bei 80 km/h . . . 72 (71) Phon (dBA)
Bei 100 km/h . . . 76 (73) Phon (dBA)
Bei 120 km/h . . . 77 (76) Phon (dBA)
Bei 140 km/h . . . 79 (78) Phon (dBA)
Bei 160 km/h . . . 80 (80) Phon (dBA)
Bei 180 km/h . . . 84 (82) Phon (dBA)
Bei 200 km/h . . . 85 (84) Phon (dBA)
Bei 220 km/h . . . — (87) Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin
Testverbrauch (911) . . 14,9 L/100 km
Testverbrauch (Carrera) . 16,9 L/100 km

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 20 000 Kilometer.

HERSTELLER

Porsche AG, 7 Stuttgart, Porschestr. 42.



Australien Belgien Dahomey Elfenbein-
küste England Frankreich Holland Italien Japan



Kanada Libanon Luxemburg Neu-
kaledonien Österreich Schweden Schweiz Singapur Spanien



Südafrika Tahiti Thailand USA



Obwohl fast jedes Land
sein eigenes Bier braut, wird Beck's
in über 140 Ländern getrunken.
Warum wohl?



Beck's ist Beck's.
Darum.

Noch nie war gutes Recht so teuer. Und selten die Gerichte voller.

Wie kommt's?

In guten Zeiten kann man eher mal nachgeben als in weniger guten. Heute jedenfalls pocht jeder energisch auf sein Recht. Darum ist das Risiko, in einen Rechtsstreit



verwickelt zu werden, erheblich gestiegen. Und die Kosten nicht etwa gesunken. Im Gegenteil: Zum 15. September dieses Jahres hat der Gesetzgeber eine kräftige Verteuerung verordnet. Dadurch stiegen allein die Anwaltskosten, je nach Streitwert, um bis zu 83 Prozent. Und die Gerichtskosten obendrein.

Ein Mietstreit zum Beispiel, oder ein Prozeß wegen ein paar verbeulter Auto-Kotflügel kann heute sehr schnell einige Tausender kosten. Apropos Auto: Wer seine Fahrerlaubnis verloren hat und nun einen Anwalt braucht, muß ganz schön tief in die Tasche greifen. Sofern er nicht D.A.S.-Mitglied ist. Dann nämlich ist er bis zu 50.000,- Mark je Schadenfall geschützt.

Was wir alles für unsere Mitglieder tun, steht in »D.A.S.-REPORT«. Das sind Auszüge aus den Akten der größten Rechtsschutz-Organisation Europas, die Sie kostenlos bekommen. Eine Postkarte genügt: D.A.S., Abteilung WB, 8 München 22, Prinzregentenstraße 14.



Wir wollen, daß Sie Ihr Recht bekommen.

Winterreisen 1975/76

Eisvogel

Wintersport für
Mutige: Drachenfliegen
im Autoschlepp.

Von Rolf Lohberg

Der rote Porsche zog im zweiten Gang an, die Spikes – in diesem Fall noch erlaubt – griffen im gefrorenen Boden. Das achtzig Meter lange Seil straffte sich. Der Skifahrer, in den Schlepp



Drachenfliegen

genommen, fuhr mit sanftem Ruck an und glitt über den Schnee, immer schneller. Das Tuch des mächtigen Drachens, der ihm auf den Rücken geschnallt war, blähte sich im Fahrtwind. Der Fahrer gab Gas, die Tachonadel näherte sich der Vierzig — da hoben Drachen und Skifahrer ab und stiegen als seltsames, geflügeltes Wesen in die Luft.

Am Zeller See in Österreich war ein neuer Wintersport geboren worden: Ski-Drachenfliegen im Autoschlepp. Der porsche-fahrende Ski-Fotograf Hans Truöl aus Sonthofen, dem der neue Winterspaß eingefallen war, freute sich: „Daß es so einfach ist und so glatt geht, hätte ich nicht gedacht.“

Die neue Drachenflugmethode ist ein unehelicher Bastard aus zwei wohlbekannten Sportarten: dem Drachenfliegen am Hang und der Wasserski-Drachenflugtechnik. Drachenfliegen am Hang wird in mehreren Wintersportorten als spezielles Skifahrer-Gaudium gelehrt. Man schnallt sich einen sogenannten Flunder- oder Fledermaus-Drachen um und fährt — als Batman auf Skiern — den Hang hinab. Bei einer Geschwindigkeit, die gar nicht sehr hoch ist (sommerliche Drachenflieger erreichten sie zuweilen sogar rennend) und einer entsprechenden Stellung der Drachenfläche hebt man ab und fliegt; der Drache benimmt sich wie ein Segelzeug.

Beim Wasserski-Drachenfliegen ist es ähnlich. Nur wird hier das eigentliche Drachenrezept angewendet: Der fliegende Mensch ist per Seil fest mit einem Motorboot verbunden und wird durch dessen Geschwindigkeit in die Luft gehoben.

Wer die eine oder andere Methode beherrscht, hat auch beim Skidrachenfliegen hinterm Auto keine Schwierigkeiten. Es ist gleichgültig, welche Art von Drachen er benutzt — den vom Hangsegeln oder den vom Wasserski-laufen. Man braucht allerdings eine möglichst ebene, schneebedeckte Fahr- und Startbahn. Das kann eine breite Straße (ohne Verkehr und Bäume) sein; ebenso gut eignet sich eine hartgefrorene, verschneite, ebene und ausgedehnte Wiese. Unser Team hier fand den zugefrorenen Zeller See am praktischsten. Allerdings lag zuviel

Schnee; mit einer Planierraupe mußte erst eine Piste freigelegt werden.

„Das Starten ist leichter als mit Wasserskiern“, sagt Hans Truöl. Man fährt behutsam an und zieht den Drachensmenschen hinter sich her. Dabei wird fleißig in den Rückspiegel gesehen, denn der Flieger dirigiert durch Handbewegungen das Tempo. Er spürt, wenn's ans Abheben geht. Es ist ja

nicht nötig, daß er bei den ersten Starts höher als drei oder vier Meter steigt. Das schafft er bei etwa 40 km/h.

Wird der Fahrer langsamer, so verliert der Flieger an Höhe und landet schließlich wieder. Dabei muß er nur aufpassen, daß er die Skier schön geradeaus hält, damit sich die Bindung nicht löst.



Die Bilder zeigen das Achtung-Fertig-Los-Erlebnis eines mutigen Drachenfliegers, der sein Schicksal ans Auto gekettet hat. Wichtig ist, unter anderem, daß man schnurgerade — in des Wortes wörtlicher Bedeutung — hinterm Auto steht. Dann geht der Start sanft und ohne Gleichgewichtsprobleme vor sich. Eine ausklinkbare Seilbefestigung ist nicht unnütz — falls dem Mann am Volant die Pferdestärken durchgehen.

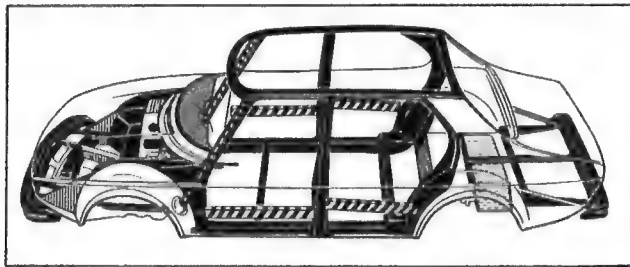


Fotos: Hans Truöl

Meinung:

●●*Der Saab 99 ist ein rollender Panzerschrank, weil er viel dickeres Blech hat, als andere Autos.*●●

Sicher ist:



Die Blechstärken beim Saab 99 sind sehr unterschiedlich. Je nachdem, welche Aufgabe sie zu erfüllen haben. Sie sind in den Knautschzonen schwächer als in der Fahrgastzelle oder in den versteifenden Profilen. So ist beispielsweise das äußere Seitenblech 1,5 mm stark und die vorderen Dachpfosten 2,0 mm. Erst die Kombination von jeweils richtig berechneter Blechstärke und verschiedenartigen Versteifungsprofilen ergibt die berühmte Saab-Stabilität.

SAAB Deutschland GmbH, 6000 Frankfurt/Main 56
(Niedereschbach), Berner Straße 89, Telefon 0611/ 50 10 56

Trotz dieser stählernen Stärke ist das Leistungsgewicht des Saab 99 ausgesprochen günstig. Sein moderner 2-Liter-Motor mit 100, 108 oder 118 PS macht ihn zu einem sehr lebendigen und spurtschnellen Automobil.



SAAB

Viel Vernunft und viel Vergnügen

SAAB Deutschland GmbH
6 Frankfurt/Main 56, Berner Straße 89
Bitte senden Sie mir
Unterlagen über den Saab 99.

Name _____

Anschrift _____

AMS 78/72

Am Anfang tat's die Norweger

Auch die Skiausrüstung macht modische Sprünge.

Junge Leute haben ihre Helden. Meine trugen blaue Anzüge, derbe Stiefel und hatten gebogene Bretter auf dem Rücken. So fanden sie sich sonntags am Bahnhof ein, um wegzufahren: zum Skilaufen.

Man schrieb 1921. Ich war zwölf Jahre alt und wäre am liebsten mitgefahren. Aber ich hatte weder Skier noch Anorak.

Da dachte sich ein cleveres Sportgeschäft ein Preisausschreiben aus: Wer den Tag errät, an dem der erste Schnee vor der Ladentür liegt, gewinnt eine Skiausrüstung!

So kam ich zum Skifahren. Ich hatte als einziger richtig getippt.*)

Die Ausrüstung, die ich bekam, war großartig – in meinen Augen, damals. Heute würde sich jeder sport- und modebewußte Skifahrer schauernd abwenden. Die Skier waren aus Esche (natürlich ohne verstärkte Kanten), es gab ein Paar Bauernschuhe mit der Bindung angepaßten Auswüchsen nahe dem großen und kleinen Zeh, eine Norwegerhose und eine Windjacke. Das Blau der Hose war schön und sehr intensiv. Jedesmal, wenn ich in den Regen kam (was nicht selten war), wurde alles Unterwärtige ebenfalls blau: die Wäsche, die Socken, die Haut.

Diese Ausrüstung war gut und gern 250 Mark wert. Das bedeutete damals eine Menge Geld, zumal für Sportsachen. Heute bekommt man um diesen Preis kaum einen Skianzug; wer sich

Skikrobatik, früher der Zeitvertreib verwegener Supersportler, wird teilweise nun schon im Skikurs gelehrt.

*) Albert Allgaier, Autor dieses Berichts, hatte damit ganz generell richtig getippt; Skifahren und Bergsteigen wurden weitgehend sein Lebensinhalt. Bis zum Alter von 55 Jahren (jetzt ist er ein rüstiger 66er) nahm er an unzähligen Wettkämpfen in Nordischen und Alpinen Kombinationen teil; er war lange Jahre Tourenwart des Schwäbischen Skiverbandes und ist Hochtourenleiter des Walliser Bergtourenverbandes, der eine Art von höherem Gebirgsadel darstellt, in den man nur nach komplizierten und schwierigen Prüfungen aufgenommen wird.

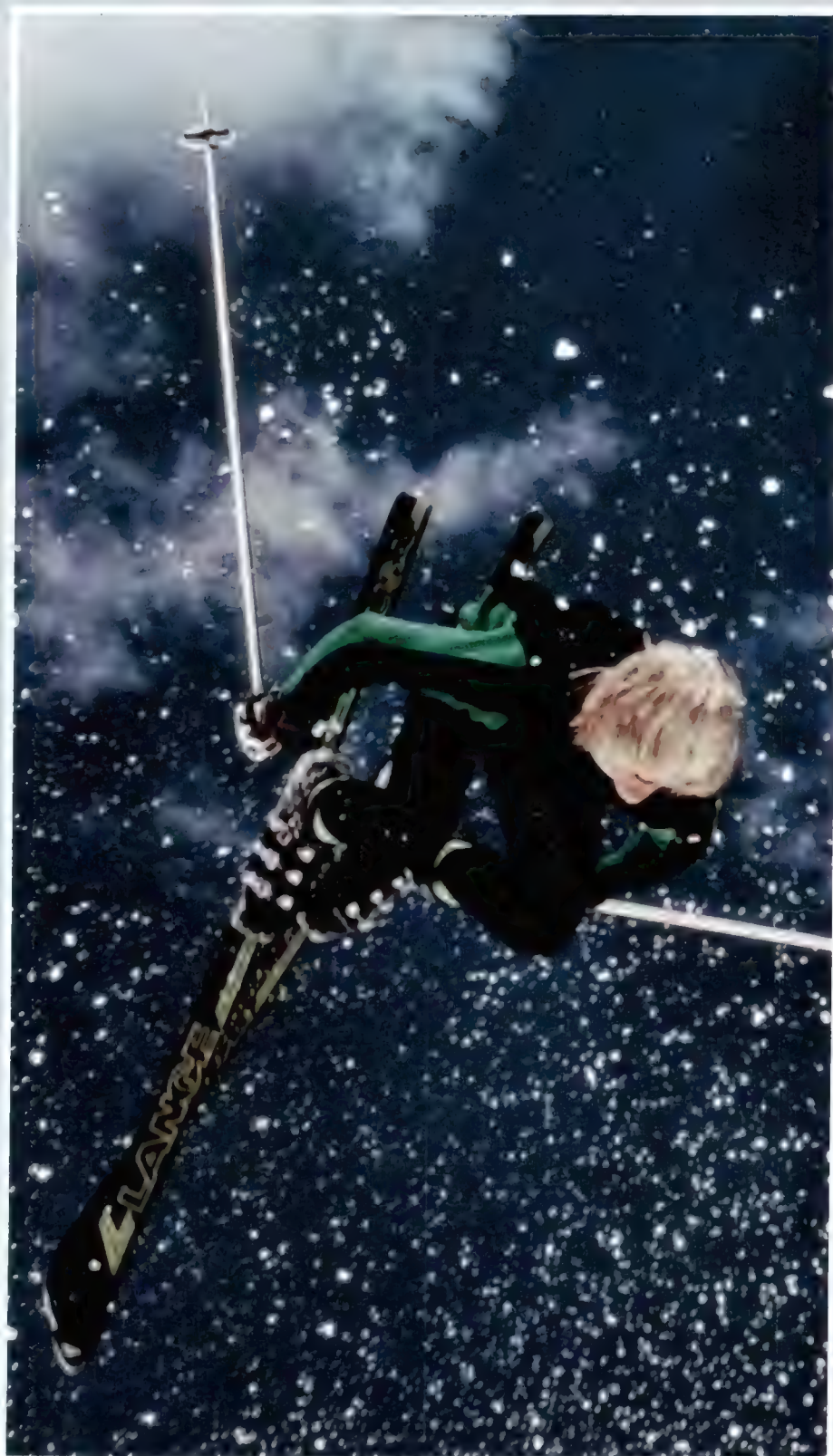


Foto: Erbacher

extra extra

hose

gegenwärtig komplett aus-
rüsten will, bezahlt 1000 bis
2500 Mark. Dafür ist heute
alles viel schöner viel raffi-
nierter, viel bunter. Ohne
Ironie: Wenn auch im Lauf
der Jahre viel modischer
Firlefanz für teures Geld an-
geboten wurde und wieder
verschwand — die Ausrü-
stung, wie sie heute üblich
ist, kann als optimal gelten.

Das beginnt bei den Skiern.
In meiner Jugend machte
man sie aus Esche; Stahl-
kanten waren unbekannt.
Man fuhr so lange, bis die
Skier rund waren wie Nudel-
hölzer. Von seitlichem Halt
war keine Rede. Was man
heutzutage mühsam lernt —
das seitliche Abrutschen —,
das brauchte damals nie-
mand zu üben. Es ging von
selbst, auch ohne daß man
es wollte. Für das Skiwan-
dern war das gar nicht
schlecht, und Skier waren
damals sowieso in erster
Linie für die Ebene da. Je-
der steilere Buckel war ein
Risiko, und man freute sich,
wenn man unten heil ange-
kommen war.

Mit der Erfindung des Kunst-
stoffs haben sich die Skier
gründlich gewandelt. Holz
ist ein schönes, natürliches,
in jeder Beziehung prächtiges
Material, gewiß. Aber
Kunststoff ist leichter, elasti-
scher und praktischer. Ty-
pisch dafür sind die neue-
sten Langlaufskier: ein Glas-
fiber-Mantel mit einem Kern
aus Kunststoff-Schaum —
federleicht. Solche Skier gibt
es auch bereits in Normal-
ausführung.

Der moderne Kompakt-
ski hat mit dem handwerk-
lich gearbeiteten Schnee-

Der Vorteil

Modernes Fotografieren
hat einen neuen Namen:
Mamiya M 645



**Optimale
Detail-
wiedergabe
durch extra großes
Bildformat 6x4,5 cm**

Die Mamiya M 645 gilt in der Fachwelt
als die Kamera-Sensation 1975/76.

Die Gründe: das optimale Bildformat der
einäugigen Reflex-Kamera. Der neue
revolutionäre Drehverschluß für hohe
Belichtungsgenauigkeit. Die auswechsel-
baren Suchersysteme und Einstellscheiben.
Das große extra helle Sucherbild. Die
zwei Gehäuseauslöser, damit Sie die
Kamera bequem halten und aus jeder
Situation fotografieren können. Das reich-
haltige Zubehör. Die Funktionsgarantie
durch Mamiya als erfahrenen Hersteller von
Professional-Kameras. Der bei diesen
Leistungen ungewöhnlich vorteilhafte Preis.
Mehr sagt Ihnen Ihr Fachhändler. Oder
fordern Sie direkt per Postkarte ausführ-
liche Informationen an. Mamiya M 645 —
die Profi-Kamera nicht nur für Profis.

Alleinvertretung: J. Osawa & Co. GmbH, 8 München 2,
Hermann-Lingg-Straße 12

**Mamiya
M645**

Coupon Über die M 645 von Mamiya möchte ich mehr wissen.
Senden Sie mir bitte kostenlos Informations-Material.

Name: _____

Wohnort: () _____

Straße: _____

J. Osawa & Co. GmbH, 8 München 2, Hermann-Lingg-Straße 12

17/75

Skiausrüstung

schuh von ehemals nichts mehr gemein: Er ist das Produkt von chemisch-physikalischen Experimenten und Computerberechnungen: Maximal 1,80 bis 1,90 Meter lang (nur Rennläufer fahren noch mit dem nordischen Maß von 2,03 Metern), mit einer breiteren Schaufel als bisher, mit etwas aufgebogenen Enden und – von der Mitte ausgehend – so gebaut, daß er sich möglichst leicht drehen läßt. Er eignet sich für harte und eisige Pisten ebenso wie für Tiefschnee.

Sich mit dem Ski zu verbinden, war zu Anfang eine Sache der Körperkraft: bis man, kunstvoll gebückt, die Spannkammern der Bindung geschlossen hatte, brachen einem die Finger ab. Schon damals wußte man, daß die Bindung der heikelste Teil am ganzen Ski war; Bindungsfragen wurden nicht bloß fachlich, sondern auch weltanschaulich diskutiert. Fuhr man sonntags in die Berge, so konnte man ganze Bahnhöfe voller Skifahrer schreien hören: „Hier A-Bindung!“ „hier C-

Bindung!“. Das sollte keine Reklame sein; man hatte lediglich die Vereine nach einem Bindungsfabrikat benannt.

Heute kann man sich das kaum noch vorstellen; man steigt in die Bindung, und die Fersenautomatik schnappt zu. Fertig! Zum „Abschnallen“ (wie es früher hieß; so kompliziert war es)



Kleidung: modisch. Haltung: unbequem.

nimmt man den Skistock, drückt auf ein Knöpfchen – und steigt aus. Moderne Bindungen verlangen keine die-nernd gebeugte Rücken mehr.

Leider aber ist diese Bindung – inzwischen ein vollmechanisches Wunderwerk – immer noch der heikelste Teil am Ski, und durchaus nicht alle Bindungen, die angeboten werden, erfüllen den Anspruch nach Sicherheit. Der TÜV München hat (im Auftrag der Stiftung Warentest) 52 Bindungsfabrikate kontrolliert: Nur eins war hervorragend, weitere drei waren gut.

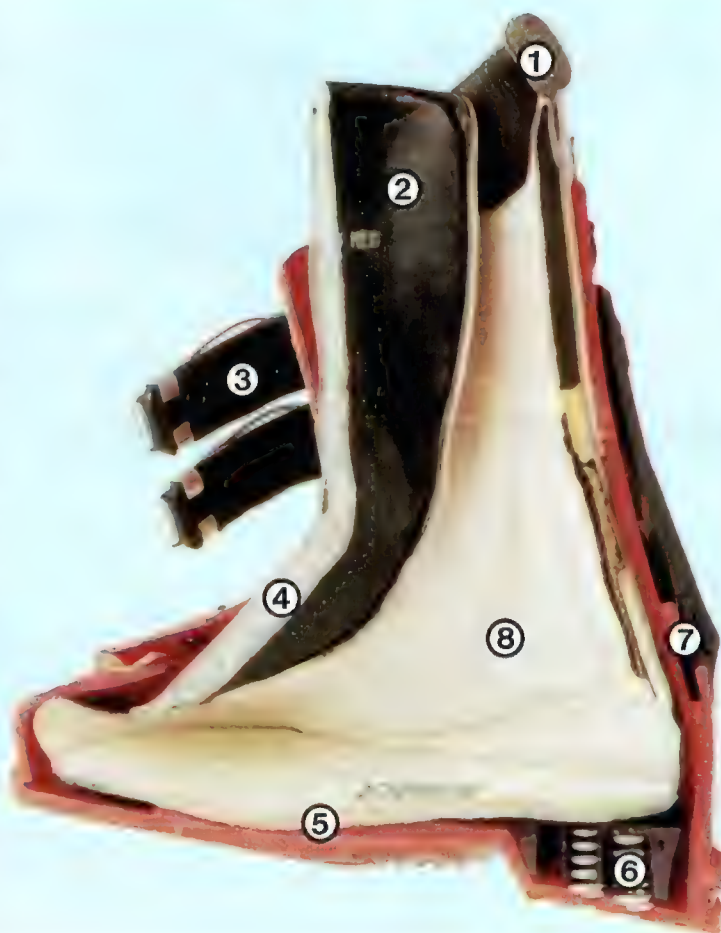
Die Skistiefel haben eine ebenso komplizierte Entwicklung mitgemacht. In den ersten Jahren des Skifahrens waren es ganz normale, derbe Stiefel, vorne an der Sohle ein bißchen anders geformt als ihre auf dem Rübenacker arbeitenden Brüder, damit sie in die Backen der Bindung hineinpaßten. Ihren Nachkommen hatten sie einen großen Vorteil voraus: Man konnte in ihnen nicht nur skilaufen; man konnte auch darin gehen. Als sie nämlich durch die hochgebauten Kunststoffschuhe ersetzt wurden, war es mit dem Gehen vorbei:

① Wir ließen einen modernen, gutgebauten Skistiefel aufsagen. Die Wulst oben ist – wie die Fesselpartie – mit Moosgummi gepolstert.

② Auch die Zunge ist gepolstert – mit Polyurethan-Schaum. Damit werden Stöße gedämpft, die bei Unebenheiten im Boden entstehen.

③ Die Schnallen haben neuerdings durch ein-gebaute Seile ein gewisses Dehnungsvermögen. Das vermindert den Druck bei ruckartigen Bewegungen.

④ Ein Gemisch aus Korkmehl und Plastikmilch paßt den Schuh dem Fuß an. Nach der Einlaufzeit hat man „Maßschuhe“. Verleihen sollte man sie nicht.



⑤ Zwischen der Sohle des Innen- und des Außenschuhs sind zwei Lagen Moosgummi eingebettet. Ein Paar Schuhe dieser Komfortklasse kostet etwa 360 DM.

⑥ Stahlfedern im Absatz: Sie wirken bei harten Stößen auf Buckelpisten als Stoßdämpfer. Kniegelenke und Rückgrat werden dadurch entlastet.

⑦ Die Außenschale des Schuhs besteht aus Polyurethan. Das ist ein Kunststoff, der zwar hart, aber dennoch nicht ganz unelastisch ist.

⑧ Der Innenschuh ist hier aus Kalbsleder. Bei diesem Stiefel läßt er sich herausnehmen – beispielsweise nur zum Trocknen.

Das Größte am Irish Coffee ist in der Tat der Irish Whiskey: Tullamore Dew.

Golden wie die Gerste, klar wie das Quellwasser und rein wie die Bergluft des Irischen Hochlands.

Sie können deshalb den Irish Coffee getrost auch mal ohne Coffee trinken. Der „Tau vom Tulla-Moor“ macht aus der Not eine Tugend (Irischer Volksmund).

Bols-Import, Neuss

In der Not
schmeckt der Irish Coffee

auch ohne Coffee.



6 Original Irish Coffee-Gläser erhalten Sie gegen Überweisung von DM 12,95. Von Bols-Import, 404 Neuss, Postscheckkonto Köln 1008 93-504, Kennwort: Tullamore Dew. Original-Rezept steht auf der Flasche.

Tullamore Dew. Der Iresinnige Whiskey.



Buchungen überall mit diesem Zeichen



**Für die kostbarsten Wochen
sollten Sie auf Nummer Necker**

Hier nur einige Beispiele aus dem neuen Neckermann-Reiseprospekt:

Teneriffa ✈

2 Wochen
Zimmer/
Frühstück
schon ab

358-

Das ideale Urlaubsziel für alle, die sich an Blütenpracht nicht sattsehen können, gepflegt leben, ausgehen und baden wollen: Teneriffa! (Winterprospekt S. 32-36).

Gran Canaria ✈

2 Wochen
Übernachtung
schon ab

377-

Baden im Winter! Gran Canaria ist jung – von der temperamentvollen Hafenstadt Las Palmas bis nach Playa del Ingles mit seinem endlosen Dünenstrand. (Winterprospekt S. 21-24).

Mallorca ✈

2 Wochen Übern.
5-Pers.-App. pro
Pers. schon ab

156-

Wer glaubt, daß diese fröhliche Urlaubsinsel im Winter schläft, irrt! Mallorca ist durchgehend geöffnet – Highlife rund um die Uhr! (Winterprospekt S. 48-59).

Costa Blanca ✈

2 Wochen
Zimmer/
Frühstück
schon ab

233-

Viele Ausflüge, ausgedehnte Strandwanderungen: ideal, wenn Sie sonnigen Frühling im Winter erleben möchten oder auch überwintern wollen! (Winterprospekt S. 61-63).

Madeira ✈

2 Wochen
Zimmer/
Frühstück
schon ab

563-

Neu bei Neckermann für Herrschaften, die an die stilvolle Urlaubs-Tradition Madeiras anschließen möchten. Internationale Küche, gute Weine. (Winterprospekt S. 43-45).

Marokko ✈

2 Wochen
Zimmer/
Frühstück
schon ab

568-

Urlaubsland für Entdecker! Tor zum Orient und nach Afrika, bunte Märkte, Gaukler, Schlangenbeschwörer, Bauchtänzerinnen, herrliche Strände und sehr gute Hotels! (Winterprospekt S. 82-86).

Tunesien ✈

2 Wochen
Vollpension
schon ab

367-

Urlaub für Anspruchsvolle: europäischer Komfort in exotischer Umgebung. Pool-Baden! Von Neckermann für Sie: die große Tunesien-Rundreise! (Winterprospekt S. 74-78).

Holen Sie sich Ihren Reiseprospekt in Ihrem Neckermann-Reisebüro!

„Der Urlaub für uns alle“

Herbst/Winter/Frühjahr 75/76
mit Sonnenzielen rund ums Mittelmeer, Badeurlaub auf den Kanarischen Inseln und in Westafrika, Schneereisen, Fernreisen, Seereisen.

Und für alle, die schon genau wissen, was sie wollen, gibt es den

- Schneereisen-Spezialprospekt
- Fernreisen-Spezialprospekt
- Seereisen-Spezialprospekt

Oder schreiben Sie an
Neckermann + Reisen,
6 Frankfurt 2, Postfach 119 091.

des Jahres mann gehen.

Admenting 5/1/78

Skiausrüstung

Die Füße ließen sich im Knöchelgelenk und an der Sohle nicht mehr abbiegen.

Wer mit geschulterten Skiern vom Ende der Piste bis zum Auto mehr als zehn Schritte tun mußte, war erschöpfter als nach einer zehn Kilometer langen Abfahrt. Man bewegte sich wie die Monster im Horror-Film: steifbeinig und mit Getöse.

Glücklicherweise hat sich das geändert. Man trägt die Schuhe nicht mehr so langschäftig. Außerdem haben alle Skischuhe, die heute hergestellt werden, handliche Schnallen. Geschnürt wird nichts mehr. Wer aus den Skiern steigt und ein

Irgendjemand erfand die Keilhose, die man in den Schuh hineinzog und die, wollte man ein eleganter Mensch sein, ganz stramm sitzen mußte. Bis vor wenigen Jahren beherrschte sie – in allen Farben – Skifahrers Kleiderschrank. Heute ist sie gründlich aus der Mode.

Man hat wieder Überschuh- oder Außenschaffthosen. Hosen also, die über die Schuhe herunterhängen. Neben der Außenschaffthose gibt's die Latzhose, wie sie auch kleine Kinder beim Spielen tragen: Das Vorderteil reicht bis über den Magen und geht in zwei Hosenträger über. Latzhosen haben den großen Vorteil, daß man ringsum gut eingepackt ist

Zur Hose wird der Anorak getragen – gestreift, gerin-gelt oder sonstwie bunt, mit einer Kapuze. Wichtig ist, daß es einer mit dehnbarer Mittelpartie ist. Sonst fühlt man sich beim Drehen und Schwingen wie in der Zwangsjacke.

Viele schwören auf den Overall, der sich in den letzten Jahren weithin durchge-setzt hat. Er ist tatsächlich sehr praktisch, dazu hübsch in den Farben und meist aus gutem Material – eigentlich hat er nur positive Eigen-schaften.

Die modernsten Skihosen haben gepolsterte Knie. Nicht wegen der Wärme (was ebenfalls wichtig ist), sondern vielmehr, weil man sich beim Stürzen nicht mehr weh tun will. Auch die neuen Skipullover und die farben-prächtigen Anoraks haben Pölsterchen eingebaut – an den Ellenbogen, in den Schultern. Skifahren soll, so meint man neuerdings, nicht nur modisch, wenig anstren-gend und bräunend sein. Nun will man sogar noch, daß es schmerzlos ist.

Albert Allgaier

Was die Ausrüstung kostet

Skier 150 bis 600 DM
Bindungen 140 bis 220 DM
Stiefel 130 bis 550 DM
Stöcke 15 bis 50 DM
Skihosen 50 bis 200 DM
Anoraks 50 bis 250 DM
Overalls 300 bis 550 DM
Wetterschutz-Anzüge
70 bis 120 DM
Brille 30 bis 50 DM

paar Schritte tun will, öffnet die obersten Schnallen; dann läßt der Schuh dem Bein Bewegungsfreiheit. Aber nach wie vor ist es eine Geldfrage, wie bequem er ist.

Auch die übrige Kleidung hat sich im Laufe der Jahre so gründlich geändert, daß mit dem, was wir seinerzeit trugen, auch keine entfernte Ähnlichkeit mehr zu entdecken ist. Was hatten wir denn an? Eine norwegische Über-fallhose (so benannt, weil sie an der Unterkante plump über die Schuhe herunterfiel), Pullover und Wind-jacke, dazu eine Norweger-mütze.

Liftveränderung

Ein Überblick über deutsche Wintersportgebiete.

Wer die Entwicklung nicht regelmäßig verfolgt, staunt immer wieder, wie sich Wintersportgebieten verändern. Neue Skizentren entstehen, gleichsam aus dem Nichts. Altgediente Schneeorte versinken im Winterschlaf. Oft erkennt man die Entwicklung an den Skiliften und den Preisen. Darum haben wir versucht, solche Beispiele

für einige deutsche Wintersportgebieten zusammenzustellen. (Österreichische Skiorte präsentieren sich ab Seite 114.)

Zu Zahl und Art der Skilifte muß noch etwas vermerkt werden. Sie sind nur innerhalb ihrer Region als Maßstab gültig. Wir haben beispielsweise im Harz jeden Lift – auch den kleinsten

Schlepplift – mitgezählt. Für dieses vergleichsweise bescheidene Gebiet ist das sicher wichtig. Anderswo haben wir uns auf die wesentlicheren Anlagen beschränkt. Die Extreme sind das Allgäu und Oberbayern: Dort sind überwiegend nur Bahnen und große Sessellifte aufgeführt. Die Zubringerlifte, Schleppanlagen und Kulis sind nur erfaßt, wenn sie

ein System für sich bilden. Zwei Beispiele: Oberstaufen hat neben den 18 hier vermerkten Großanlagen noch ein Dutzend kleiner. Und die Gegend bei Berchtesgaden, für die wir in unserer Zusammenstellung nur drei (allerdings sehr bedeutende) Bahnen und Lifte angeben, hat insgesamt nicht weniger als 35 Anlagen. Vielleicht noch ein paar mehr.

Harz	Lifte/Bahnen	Größter Höhenunterschied	Übernachtung mit Frühstück	Vollpension	Möglichkeiten	Nord-schwarz-wald	Lifte/Bahnen	Größter Höhenunterschied	Preise	Möglichkeiten
Altenau	3	70 m	11,-/30,-	30,-/ 48,-	FL, RB, HW	Baden-Baden	8	190 m		FL, LO, HB
Bad Harzburg	1	186 m	7,-/75,-	23,-/100,-	RB, HB	Bad Herrenalb	1	35 m		FL, LO, RB, HB
Bad Lauterberg	2	127 m	7,-/65,-	19,-/ 95,-	FL, EB, HB	Bad Rippoldsau Schapbach	2	80 m		LO, RB, HB
Bad Sachsa	3	103 m	11,-/35,-	27,-/ 51,-	FL, EB, RB, HB	Balersbronn	14	210 m		FL, LO, EB, RB, CU
Hahnenklee	3	164 m	10,-/75,-	20,-/101,-	EB, RB	Bermersbach	1	120 m		FL, HB
Hohegeiß	4	80 m	9,-/33,-	23,-/ 59,-	FL, FE, RB	Besenfeld	2	150 m		FL, LO, RB
St. Andreasberg	11	160 m	8,-/26,-	19,-/ 46,-	FL, RB	Bühlertal	1	200 m		FL, LO, HB
Schulenberg	2	240 m	10,-/28,-	28,-	HB	Dobel	2	50 m		FL, LO, RB
Wildemann	1	40 m	8,-/40,-	23,-/ 55,-	EB, RB	Dornstetten	1	35 m		FL, RB, HB
Mittlerer Schwarzwald	Lifte/Bahnen	Größter Höhenunterschied	Preise		Möglichkeiten	Enzklösterle	1	100 m		FL, LO, EB, RB
Bad Dürrenheim	1	80 m			LO, EB, RB, HB	Vorbach	2	200 m		FL, HB
Bad Peterstal-Gröflesbach	2	50 m			FL, RB, HB	Freudenstadt	3	90 m		LO, EB, RB, HB
Furtwangen	3	80 m			FL, LO, RB, CU	Gernsbach	2	120 m		FL
Hornberg	1	100 m			FL, LO, RB	Schönbühl	1	75 m		FL, LO, EB, RB, HB
Lauterbach	1	100 m			FL, HB	Schwarzwald-Hochstraße (Hotels)	17	190 m		FL, HB
Oppenau	1	50 m			FL	Wildbad	4	100 m		FL, LO, HB
St. Georgen	6	70 m			FL, LO, EB, RB, CU					
Sasbach-Walden	4	120 m			FL, LO					
Schönwald	5	80 m			FL, LO, RB, HB					
Schonach	4	155 m			FL, LO, RB					
Seebach	4	95 m			FL, EB					
Tannenbronn	1	30 m			FL, LO, EB, RB					
Triberg	1	100 m			LO, RB, CU					
Unterklamm	1	60 m			FL, LO, RB					
Föhrenbach	4	120 m			FL, LO, RB					
			Preise der einzelnen Skiorte bei Re-daktions-schluß noch nicht komplett. Übernachtung mit Frühstück ab DM 7,-, Vollpension ab DM 18,-.							
Ober-bayern	Lifte/Bahnen	Tiefste und höchste Station	Übernachtung mit Frühstück	Vollpension	Möglichkeiten					
Aschau	2	630/1500 m	10,-/35,-	28,-/ 50,-	LO					
Bad Kohlgrub	1	900/1400 m	7,-/32,-	19,-/ 76,-	-					
Bad Reichenhall	2	476/1614 m	7,-/83,-	13,-/ 83,-	ELH, HB					
Bad Tölz	1	705/1220 m	10,-/52,-	28,-/ 76,-	EB, HWB					
Bayrischzell	4	793/1724 m	8,-/40,-	24,-/ 58,-	LO, FP, SB					
Berchtesgaden	3	530/1800 m	9,-/80,-	27,-/110,-	EB, LO, RB CU, HB					

FL = Flutlicht, LO = Loipe(n), EB = Eisbahn, RB = Rodelbahn(en), CU = Curling oder Eisschießen, SB = Skibob, SJ = Skijöring, HB = Hallenbad

Nordica, man spürt ihn nicht.

(Nicht beim Laufen, nicht danach.)



So war es bisher: Bei Ruhepausen in der Sonne, in der Hütte oder im Lift wurden die Schnallen geöffnet.

Und vielleicht wird man es in den ersten Tagen noch immer tun – aus Gewohnheit. Aber dann wird man es ganz schnell vergessen. Weil der Fuß keinen unbequemen Druck spürt.

Das ist Nordica. Außen aggressiv, solide

Schale. Und innen bequem. Denn der maßgeschneiderte Innenschuh paßt sich dem Fuß genau an. Die stoßdämpfende Speziallasche fängt den Riemendruck vollständig auf. Man vergißt Schnallen und Schuhe.

Nordica. Das ist die ideale Verbindung von Sportlichkeit und Komfort, die Sie in allen 14 Modellen finden. Für 14 verschiedene Ansprüche – vom Anfänger bis zum Profi.

NORDICA
Auf allen Pisten der Welt.

Wintersportgebiete

Ober-bayern	Lifte/Bahnen	Tiefste und höchste Station	Übernachtung mit Frühstück	Vollpension	Möglichkeiten	Süd-schwarz-wald	Lifte/Bahnen	Größter Höhen-unterschied	Preise	Möglichkeiten		
Bergen	1	580/1675 m	5,-/23,-	16,-/ 25,-	FL, LO	Aftersteg	1	118 m		RB		
Brannenburg	1	508/1723 m	9,-/22,-	23,-/ 30,-	-	Badenweiler	2	300 m		FL, HB		
Garmisch-Partenkirchen	11	720/2966 m	11,-/80,-	31,-/110,-	EB, BB, CU	Bernau	6	310 m		FL, LO, RB		
Grainau	3	730/2966 m	10,-/50,-	24,-/ 70,-	HB	Bonndorf	2	90 m		FL, EB, RB		
Kreuth	1	1500/1620 m	7,-/45,-	25,-/ 45,-	EB, FL, LO, RB	Brenden	1	90 m		FL		
Lenggries	1	700/1530 m	9,-/42,-	22,-/ 54,-	HB	Eisenbach	2	80 m		FL, LO		
Marquartstein	1	550/1110 m	7,-/18,-	21,-/ 30,-	-	Feldberg	10	250 m		FL, LO, EB, CU, SB, HB		
Mittenwald	3	933/2244 m	9,-/65,-	28,-/ 84,-	EB, RB, HB	Gersbach	3	150 m		FL, LO, RB		
Oberaudorf/Niederaudorf	1	500/ 900 m	8,-/18,-	25,-/ 36,-	-	Görwihl	2	200 m		HB		
Reit im Winkl	2	700/1700 m	9,-/75,-	25,-/ 40,-	LO, RB	Grafenhausen	1	200 m		FL, EB, RB, HB		
Rottach-Egern	3	793/1620 m	8,-/60,-	23,-/100,-	EB, LO, RB	Herrischried	4	280 m		FL, LO, EB, RB		
Ruhpolding	4	700/1634 m	7,-/35,-	22,-/ 52,-	HWB	Hinterzarten	5	200 m		FL, LO, EB, RB, CU		
Samerberg	2	700/1555 m	6,-/10,-	19,-/ 25,-	RB	Hofsgrund-Schauinsland	5	250 m		FL, LO, RB		
Schleching-Ettenhausen	1	631/1103 m	8,-/23,-	24,-/ 36,-	EB, CU	Kollnau	2	120 m		FL, LO		
Schliersee-Spitzingsee	4	801/1611 m	8,-/56,-	28,-/ 90,-	HB	Lenzkirch	1	80 m		FL, LO, EB, RB, CU, HB		
Walchensee	1	800/1600 m	7,-/30,-	20,-/ 40,-	-	Menzenschwand	7	180 m		LO, RB, SB		
Bayer. Wald	Lifte/Bahnen	Größter Höhen-unterschied	Übernachtung mit Frühstück	Vollpension	Möglichkeiten	Münstertal	5	380 m	Preise der einzelnen Skilorte bei Re-daktionssechluß noch nicht komplett. Übernachtung mit Frühstück ab DM 8,-, Vollpension ab DM 21,-.	-		
Achslach	3	200 m	8,-/16,-	18,-/29,-	-	Muggenbrunn	4	125 m		FL, LO, RB		
Arnbruck-Arach	2	300 m	10,-/17,-	20,-/27,-	CU	Neuenweg	3	250 m		FL, LO, RB, EB,		
Bayrisch Eisenstein	7	321 m	10,-/31,-	24,-/45,-	LO, EB, RB, CU	Notchrei	4	150 m		FL		
Blachofemals-Habischried	3	300 m	9,-/50,-	18,-/70,-	LO, EB, RB, CU, HB	Saig	2	80 m		LO, EB, RB, CU,		
Bodenmals	4	150 m	8,-/24,-	22,-/76,-	LO, RB, CU, HB	St. Märgen St. Peter	3	80 m		FL, SB, HB		
Drachseieried	2	150 m	8,-/25,-	19,-/37,-	RB, CU	Schönau	3	300 m		LO, EB, RB, CU		
Elisabethszell	1	75 m	10,-/15,-	20,-/25,-	RB, CU	Simonswald	3	80 m		FL, LO		
St. Engelmar	13	275 m	7,-/47,-	18,-/66,-	LO, RB, CU, HB	Titisee-Neustadt	6	95 m	FL, LO, EB, RB, CU, HB			
Frauenau	1	100 m	9,-/30,-	19,-/40,-	EB, RB, CU, HB	Todtmoos	6	160 m	FL, LO, EB, RB, CU			
Furth im Wald	2	280 m	9,-/11,-	17,-/27,-	LO, RB, CU	Todtnauberg	6	250 m	FL			
Grafenau	2	102 m	9,-/40,-	19,-/60,-	LO, EB, RB, CU, HB	Waldkirch	3	120 m	FL, LO, RB, HB			
Greising	1	73 m	7,-/12,-	18,-/22,-	-	Wieden	2	250 m	LO, HB			
Kirchberg im Wald	1	100 m	7,-/12,-	15,-/24,-	CU, HB	Allgäu	Lifte/Bahnen	Tiefste und höchste Station	Übernachtung mit Frühstück	Vollpension	Möglichkeiten	
Kollnburg	1	50 m	7,-/15,-	18,-/28,-	HB	Balderschwang	2	1020/1450 m	5,-/13,-	16,-/25,-	HB	
Lam	2	40 m	9,-/13,-	18,-/43,-	LO, EB, CU, HB	Bleibach	3	900/1200 m	7,-/10,-	18,-/24,-	HB	
Neukirchen	3	393 m	7,-/16,-	19,-/25,-	CU	Bolsterlang	3	860/1700 m	6,-/10,-	16,-/18,-	-	
Neuschönau u. Waldhäuser	3	120 m	8,-/16,-	19,-/28,-	LO	Hindelang	11	795/1660 m	8,-/40,-	20,-/70,-	HB	
St. Oswald	3	90 m	10,-/15,-	20,-/26,-	LO, EB, RB, CU	Immenstadt	8	720/2200 m	6,-/38,-	16,-/69,-	FL, LO, EB, RB, CU, HB	
Rinchnach	2	80 m	7,-/14,-	16,-/25,-	EB, RB, CU	Jungholz	4	1040/1500 m	8,-/60,-	22,-/75,-	HB	
Rusel	3	250 m	7,-/17,-	14,-/27,-	-	Kleinwalsertal: Riezern	10	1068/1980 m	} ab 10,- ab 24,-			
Schöfweg-Langfurt	7	176 m	7,-/20,-	17,-/45,-	RB, CU, HB	Hirschegg	5	1108/1590 m				
Spiegelau	2	50 m	10,-/33,-	23,-/50,-	LO, EB, HB	Mittelberg	5	1128/1940 m				
Waldmünchen	3	120 m	7,-/18,-	16,-/28,-	LO, EB, CU, HB	Maierhöfen	4	710/ 930 m	7,-/13,50	13,-/22,-	RB	
Zwiesel	3	100 m	10,-/20,-	20,-/30,-	LO, EB, CU, HB	Nesselwang	7	900/1540 m	8,-/38,-	23,-/42,-	EB, RB, CU	
						Obermaiselstein	5	800/1700 m	6,-/12,-	19,-/22,-	-	

**Aktiver
Leben**



Unseren Fachmann finden Sie in jedem
örtlichen Telefonbuch.

Raupenwiesels Abschied

Wer Snowmobil fahren will, muß weit reisen.

Merkwürdige Vehikel warten im Museum des frankokanadischen Bauerndorfes auf die seltenen Besucher. Da ist ein weiß gestrichenes Ungetüm, das mit seinem Propeller einem Mini-Fluggerät ähnelt. Das Fahrzeug daneben sieht aus wie die Kreuzung zwischen einem Oldtimer-Auto und einem Kettenpanzer. Erst beim zweiten Hinsehen entdeckt der Gast auch noch Kufen unter der Motorhaube.

Diese und andere Ausstellungsstücke sind das Werk des Bauernsohns Joseph-Armand Bombardier, der sich schon in frühester Jugend mehr für Technik als für Milchkühe interessierte und vor genau vier Jahrzehnten ein von ihm konstruiertes Raupenfahrzeug unter der Bezeichnung „Snowmobil“ zum Patent anmeldete. Die Museumsstücke sind Vorläufer seiner erfinderischen Bemühungen.

Das kanadische „Snowmobil“, bei uns als „Motorschlitten“ bekannt geworden, ist ein ideales Fortbewegungsmittel über Schnee. Wo Autoräder auf glatter, weicher Unterlage einsacken und durchdrehen, bewegt sich das Raupenfahrzeug mit der Flinkheit eines Wiesels vorwärts. Steigungen stellen ebensowenig Hindernisse dar wie starke Gefälle; auf geräumten Wegen kommt das Snowmobil ebenso voran wie auf zugefrorenen Seen.

Die sportliche Gattung dieser Schneegleiter erreicht in ebenem Gelände Durchschnittsgeschwindigkeiten von 80 km/h. Rennmodelle mit 100 PS bringen es auf Spitzen-Tempi von 160 km/h und mehr. Bei Meisterschaften in den Alpen starteten vor fünf Jahren Serien- und Spezialschlitten in zwei Klassen – bis 350 ccm und von 351 bis 800 ccm.

Bombardiers Erfindung setzte sich während des letzten Kriegs durch. Der erste Käufer der knatternden Mobile

In Kanada sind Snowmobile so selbstverständlich wie bei uns die Fahrräder.

Foto: Bringer



Die Skigebiete von GARMISCH-PARTENKIRCHEN

Tages-Skipaß für 19 Bergbahnen und Skilifte



WANK- UND ECKBAUER GEBIET

Tagespaß DM 15,-, gültig für Wankbahn mit Sonnenlift und Eckbauerbahn mit Eckbauerlift. Geräumte Spazierwege, Schneebar, Liegeterrassen, Eckbauer-Abfahrt spez. für Skibob.

TAGES-SKIPASS FÜR WANK-, ECKBAUER-, HAUSBERG-, KREUZECK- UND ALPSPITZ GEBIET

Tagespaß DM 20,-/Halbtagespaß DM 13,-, gültig für Hausbergbahn, Adamswiesenlift, Kreuzwanklift, Tröglift, Olympialift, Kreuzeckbahn, Hexenkessellift, Osterfelderbahn, Hochalmbahn, 2 Längenfelderlifte, Osterfelder-, Bernadein-, Hochalmlift.

Ermäßigung für Kinder: Tagespaß DM 15,-/Halbtagespaß DM 8,-. Verkauf an den Talstationen von Hausberg-, Kreuzeck- und Osterfelderbahn. Berggasthäuser, Sonnenterr. Ski-Kindergarten – auch m. Skikurs – an der Hausberg- u. Osterfelderbahn.

ZUGSPITZPLATT 2300-2800 m

Tages-Skipaß ab Eibsee DM 25,-. Deutschlands höchstes Skigebiet, 4 Skilifte, Skikult. Ausflugskarte DB/Zugspitz-Rundreise. Wetter- und Schneebericht: Telefon (088 21) 5 20 20.

Auskünfte und Prospekte durch Kurverwaltung, 81 Garmisch-Partenkirchen, Schnitzschulstr. 19 • ☎ (088 21) 25 70

Altenau
Clausthal-Zellerfeld
Buntenbock
Schulenberg
Wildemann

Die Oberharzer lassen schön grüßen



Informationen bei:
»Die Oberharzer« 3396 Altenau, Postfach 4, Telefon 053 28/294

LES ARCS

Die neue Dimension für Ihren Ski-Urlaub

150 km Pisten in 1600 bis 3000 m Höhe, absolut schneesicher von Dezember bis Mai, 40 Ski-Lifte vor der Haustür ohne Wartezeiten, Ski total: Abfahrts- und Langlauf, Skiwanderungen und -safaris, Skikurse (Kurzski-Methode) und Kinder-Skischule, deutsch-sprechende Lehrer und Führer, beheiztes Schwimmbad.

In 1600 und 1800 m Höhe, inmitten der Savoyer Alpen, mit Blick auf den Mont Blanc, zwei von Tannenwald umgebene dorfartige Stationen: moderne Appartements für 3-4 Personen in architektonisch reizvollen Terrassenhäusern, komfortable *** Hotels, Restaurants, Bars, Nightclub, Kindergarten (von 6 Monaten bis 14 Jahre), Einkaufsmöglichkeiten und kein Autoverkehr – das ist LES ARCS.

Zu erreichen: direkt per Auto 150 km von Genf über Annecy, Moutiers, Bourg Saint Maurice. Per Bahn bis Bahnhof Bourg Saint Maurice. Per Flugzeug über Genf oder Lyon. Seilbahn von Bourg nach LES ARCS.

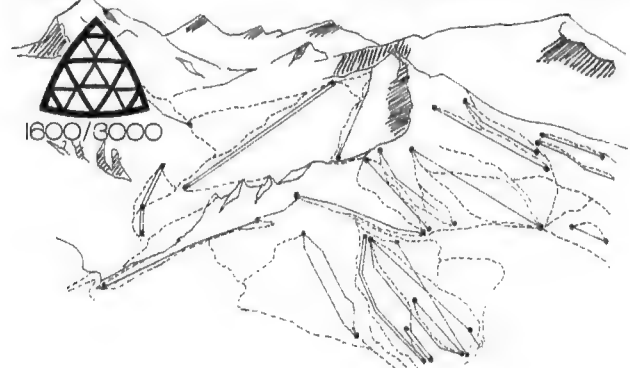
Pauschalarrangements von ADAC, AEROSKI, Ameropa, DER, Isaria + Nord Süd, Magnet-Appartementring, Sport Münzinger, Sport Scheck, Swiss Chalets, Dr. Tigges-Fahrten, Tourapa, Dr. Vulf's Ferienhausdienst.

Weitere Informationen erhalten Sie vom
Office du Tourisme des Arcs,
6 Frankfurt (Main), Westendstraße 47,
Telefon 069 75 25 58

Name: _____

Wohnort: _____

Straße: _____



NEU

Oberstdorfer Wintersportpakete

Interessante, preisgünstige und vielseitige Pauschalarrangements auch für Nichtskifahrer! (Ski, Skiwandern, Skibob)
4 Bergbahnen, 14 Skilifte, 40 km Skiabfahrten, 50 km Skiwanderloipen, 140 km Winterwanderwege.
Kur- und Kongreßzentrum, Brandungsbad. März 1976 Internationale Skiflugwoche.

Gegen Einsendung dieses

COUPONS

erhalten Sie das FARBIGE OBERSTDORF-KALEIDOSKOP sowie Sonderprospekt OBERSTDORFER WINTERSPORTPAKETE. Kurverwaltung D-898 Oberstdorf, Postf. 20, Tel. 0 83 22/10 14 AMS

Snowmobile

war die US-Army, die damit ihre an der Alaska-Front zur Abwehr gegen die befürchtete japanische Invasion eingesetzten Truppen motorisierte. Wenig später lieferten die Amerikaner Snowmobile an die sowjetischen Waffenbrüder, die dafür in den Schneeweiten Sibiriens Verwendung hatten.

Die Olympischen Winterspiele im amerikanischen Squaw

Auskünfte über Snowmobil-Möglichkeiten.

Fremdenverkehrsamt der USA, 6 Frankfurt, Börsenstraße 1.

Kanadisches Fremdenverkehrsamt, 6 Frankfurt, Biebergasse 6-10.

Der ADAC nennt in seinem Winterprogramm die Möglichkeit, bei Saxnäs (Schwedisch Lappland) Snowmobile zu fahren. Die 11-Tage-Reise ab und bis Travemünde kostet (einschließlich Übernachtung und Halbpension sowie vier Tage Snowscooter fahren, mit Benzin) 895 Mark.

Valley, 1960, machten die Motorschlitten per Fernseh-Bildschirm auch in Europa bekannt. 1966 gab es in den USA bereits 140 000 Snowmobile, 1969 war die halbe Million erreicht, und heute raupeln schon über zwei Millionen Motorschlitten durch die Schneegebiete der USA und Kanadas. Sie werden teils von Forstarbeitern, Pelztierjägern und Polizisten benutzt, sind zum größten Teil aber im Besitz von Freizeitsportlern. Solch ein Snowmobilst gibt 800 bis 1200 Dollar für seinen Schlitten aus, den er meist 80 Stunden im Jahr nutzt und drei bis vier Jahre fährt.

Als die ersten Motorschlitten in Österreich, in der Schweiz und in Italien erschienen, fiel ihre knatternde Ankunft überall auf. Fremdenverkehrs-Manager witterten im Schlittenverleih ein neues Geschäft. Manche Orte ließen sich ganze Fuhrparks kommen, steckten Gelände am Dorfrand ab oder schickten die Interessenten mit den führerscheinfreien Rennern in den nächsten Wald. Doch die durch den Lärm verärgerten Anwohner, die unterwegs aufgeschreckten Spaziergänger und die auf Pisten gefährdeten Skifahrer schlugen Alarm.

Inzwischen sind die Motorschlitten alpenweit fast überall für private Interessenten wieder verboten. Sie dürfen nur von Professionals des Wintersportbetriebs eingesetzt werden. Bergretter und Skischullehrer können sie benutzen, vor allem aber die Langlauf-Loipen-Pflüger, die mit angehängtem Spezialgerät die Rundkurse in den Neuschnee zeichnen.

Auch in Amerika haben die Behörden neuerdings gegen die Snowmobile mobilgemacht. Seit diesem Jahr gelten in mehreren Staaten Lärm-Obergrenzen für die Schlitten. Das zwingt die Hersteller, über umweltfreundliche Motoren nachzusinnen. Ferienorte haben Bannmeilen rund um ihre Ruhe-Oasen gezogen, und in immer mehr Wintersportgebieten werden die Raupenwiesel auf abgegrenzte Trassen verwiesen.

In den Alpen war die Zukunft des Snowmobils als Sportfahrzeug für jedermann schon zu Ende, als sie noch gar nicht richtig begonnen hatte. Auch jene wenigen Orte, die bisher Motorschlitten als Touristenattraktionen geduldet haben, werden sie im Winter 75/76 nicht mehr zulassen.

H. Heidersberger

Winterferien aus

Reiseveranstalter bemühen sich immer mehr um die

In der guten alten Reisezeit kümmerten sich die Touristikfirmen um die Eisenbahn- und Dampfschifffahrer. Später kamen die Flieger dazu.

Die Autofahrer waren von Anfang an kein Kundenkreis; sie planten, technisch wie auch geistig mobil, ihre Reisen selbst.

Das, so scheint es, ändert sich. Schon seit ein paar Jahren erscheinen die Bahnreise-Prospekte der größeren Touristikfirmen unter dem erweiterten Titel „Bahn- und Auto-Reisen“. Man bietet nicht nur Ferienwohnungen, sondern obendrein Urlaubsdörfer und Wintersporthotels, Freizeitklubs und komplette Ferienprogramme auch denen an, die zum Anreisen das eigene Gefährt benutzen. Mit Erfolg, offenbar. Denn vor wenigen Tagen hat g-u-t als erster Reiseveranstalter den Titel des betreffenden Katalogs umgedreht. Nun werden nicht mehr Bahn-Auto-Reisen angeboten, sondern „Auto- und Bahnreisen“. Das Auto steht vorn an. Warum?

g-u-t-Chef Karl-Heinz Helbing: „Der Anteil der Autofahrer in diesen Programmen wird immer größer. Inzwischen haben wir ein Verhältnis von 70 Prozent Autofahrern zu 30 Prozent Bahnreisenden. Das hat uns veranlaßt, im Katalog den Titel wie auch den Inhalt umzustellen.“

NUR-Sprecher Karl Maute bestätigt: „Es gibt gar keinen Zweifel, daß diese Angebote sich zum Auto hin verschoben haben und noch

weiter verschoben werden.“ Bei NUR ist das Verhältnis fast exakt das gleiche wie bei g-u-t: 70 Prozent der Benutzer der Programme, die ursprünglich für Bahnreisende konzipiert wurden, sind Autofahrer.

Selbst Firmen mit altherwürdiger Bahntourismus-Tradition wie etwa Scharnow verzeichnen inzwischen bei den Kunden ihrer Bahn-Auto-Winterprogramme zur Hälfte Autofahrer.

Die Gründe dafür sind vielfältig. NUR-Maute erklärt: „Es hat sich eben in den letzten Jahren zunehmend gezeigt, daß Leute, die auf gut Glück in den Winterurlaub fuhren, einfach nichts mehr fanden.“

Und g-u-t-Helbing ergänzt: „Die Angebote, die wir als Veranstalter bringen, sind zum größten Teil als Einzelobjekte ja gar nicht zu haben. Es sind Anlagen oder Hotelkomplexe oder Bungalow-Dörfer, die komplett an einen Veranstalter vermietet worden sind – der dann auch die entsprechende Reservierung garantiert.“

Nicht nur, daß das Bestellen über einen Veranstalter einfacher ist als direktes Verhandeln mit Hoteliers. Es beschwert sich auch leichter, wenn ein Reiseleiter des Veranstalters am Ort ist: Sein Wort, hinter dem eine finanzkräftige Organisation steht, gilt mehr als das Lamento eines Einzelgastes.

Dieser Reiseleiter sorgt nicht nur für präzise Organisation. Er kennt auch die Ausflüge, die sich empfeh-

dem Katalog

Autofahrer

len, wenn man mal nicht Ski fahren will. Er weiß, wo abends etwas los ist, und sorgt, wenn es an Unterhaltung fehlt, schon selbst dafür, daß Vergnügliches geschieht.

Vielfach nimmt das gebuchte Veranstalterprogramm dem Gast die Sorge ab, wie er seine Zeit verbringen soll. Sportmöglichkeiten –

Zunehmend werden die Prospekttexte auf Autofahrer zugeschnitten. Entfernungen zu interessanten Skiliften oder zum Nachbarort sind in Fahrminuten angegeben, man findet Hinweise auf Parkplätze und Garagen. Ähnlich wie der ADAC bietet nun auch NUR im Prospekt eine Auto-Ausfall-Versicherung an: für 18 Mark Prämie ist man zwei

Eisbahn oder Sauna gibt's obendrein

Das – zum Beispiel – findet man in den Autofahrer-Angeboten der Veranstalter:

- Eine Woche in Mayrhofen (Zillertal) in einer einfachen Pension mit Frühstück im Januar ab 65 DM, in einem ordentlichen Hotel mit Bad und Balkon sowie Halbpension ab 180 DM. Dazu 10 Prozent Rabatt bei allen Liften und in der örtlichen Skischule sowie 20 Prozent Rabatt im Hallenbad (NUR).

- Eine Woche in Meran, in einem schlichten Gästehaus mit Frühstück, zwischen Januar und April ab 130 DM, in komfortablen Hotels mit Halbpension ab 260 DM. Eingeschlossen sieben Schecks für Tennis, Reiten, Eislaufen, Sauna usw. (g-u-t).

- Eine Woche in Petersberg bei Bozen mit Vollpension ab 266 DM – Skilifte, Hallenbad, Sauna usw. eingeschlossen (Touropa).

- Eine Woche in einem einfachen Zimmer im Hotel Tyrol auf dem Mieminger Plateau in Österreich im Januar mit Halbpension ab 191 DM, in komfortablen Zimmern ab 250 DM – eingeschlossen ein Kegelabend, eine Langlauf tour mit Führung und Leihski, Rodeln, Eisschießen, ein Ausflug, abendliche Unterhaltung (Scharnow).

sei es der Skipaß, seien es kostenlose Skibobfahrten, der Schwimmbadbesuch oder das Eisstockschießen – sind oft im Preis schon inbegriffen. Abends gibt es organisierte Fondue-Schlemmereien, Kegelrunden und Umtrünke – teils als kostenfreie Zugabe des Reiseveranstalters, immer aber ausschließlich für die von ihm betreuten Gäste.

Monate lang gegen eine Panne versichert. Wer bei der Hin- oder Rückfahrt Pech mit dem Wagen hat – Unfall oder Diebstahl –, kann kostenlos übernachten oder zweitausend Kilometer mit der Bahn fahren, man bezahlt ihm einen Teil der Reparaturkosten, das Abschleppen oder die Rückführung des Autos aus dem Ausland. *Rolf Lohberg*

Der Selberrmacher-Tip:

Doppelrostschutz für Doppelsparer



Doppelrostschutz heißt:

1. Terotex-Unterbodenschutz
2. Terotex-Hohlraumversiegelung für den Schutz von innen

Doppelsparen heißt:

1. Rostschäden vermeiden – Werterhaltung sichern
2. Preiswert selberrmachen

Mit Terotex ist Selberrmachen einfacher als Sie glauben. Terotex-P Unterbodenschutz für Pinselauftrag, Terotex-Spray für schwer zugängliche Stellen.

Terotex-Hohlraumspray für die Hohlräume (Türen, Schweller, Holme) Ihres Autos.

Erhältlich in Kaufhäusern, Fachgeschäften, Autozubehörhandel und Verbrauchermärkten.

Teroson

Teroson GmbH
Heidelberg

Senden Sie mir Ihren Informations-Prospekt „Doppel-Rostschutz Selberrmachen“.

Name

PLZ/Wohnort

Straße

Einenden an Teroson GmbH
Abteilung MAFH
69 Heidelberg
Postfach 105 620

Coupon

AMS 72

Max Greger

Skigymnastik mit Musik vor dem Urlaub zu Hause...



...und Sie gehen top-fit in den Schnee
...auch als MusiCassette



polydor

Fitness

Aus dem Hause
Deutsche Grammophon Gesellschaft

Hoch hinaus

Ein Überblick über österreichische Wintersportgebiete.

Nicht nur in Deutschland gibt es Neues in den Wintersportgebieten (siehe Seite 106). Auch im Nachbarland Österreich hat sich manches geändert. Es gibt neue Lifte, neue Preise und neue Sportmöglichkeiten außerhalb der Pisten.

Kärnten	Lifte/Bahnen	Tiefste und höchste Station	Übernachtung mit Frühstück in DM	Vollpension in DM	Möglichkeiten
Bad Kleinkirchheim	18	1100/2100 m	10,-/31,-	19,-/106,-	LO, EB, HB
Flattnitz	4	1400/1860 m	11,-/28,-	22,-/ 52,-	LO, EB, RB, HB
Heiligenblut	10	1300/2605 m	7,-/39,-	19,-/ 85,-	LO, EB, HB
Innerkrems	6	1500/2130 m	8,-/24,-	21,-/ 39,-	LO, SB
Kanzelhöhe- Gerlitz	10	1500/1900 m	12,-/83,-	27,-/ 73,-	LO, SB, HB
Katschberg- höhe	7	1640/2000 m	34,-/42,-	42,-/ 56,-	HB
Koralpe	8	1200/2141 m	9,-/20,-	17,-/ 32,-	LO
Kötschach	7	710/1600 m	8,-/24,-	18,-/ 59,-	LO, EB, HB
Lavanitz	9	830/1818 m	9,-/17,-	18,-/ 28,-	LO, EB, RB
Mallnitz	8	1283/2636 m	9,-/38,-	17,-/ 56,-	LO, EB, HB
Sonnenalpe	12	1550/2200 m	35,-/70,-	24,-/ 80,-	LO, HB
Petzen	5	650/1715 m	9,-/17,-	20,-/ 48,-	RB, HB
Spittal	6	566/2100 m	9,-/42,-	22,-/ 62,-	LO, EB, HB
Turracher Höhe	9	1763/2040 m	8,-/50,-	28,-/ 65,-	LO, HB
Villach	4	1050/1958 m	12,-/70,-	22,-/ 82,-	HB
Steiermark	Lifte/Bahnen	Tiefste und höchste Station	Halbpension	Vollpension	Möglichkeiten
Admont	4	671/1725 m	11,-/30,-	12,-/31,-	EB, RO, HB
Altaussee	9	717/1600 m	23,-/49,-	25,-/59,-	LO, EB, HB
Aflenz	9	765/1560 m			EB, RO
Bad Mitterndorf	16	814/2000 m	16,-/56,-	18,-/75,-	EB, RO
Donnersbach	3	690/1600 m	15,-/21,-	17,-/31,-	EB, RO
Donnersbach- wald	4	970/1800 m	13,-/26,-	18,-/31,-	--
Haus	12	740/1870 m	15,-/37,-	17,-/45,-	CU, RO, SB, HB
Hohentauern	8	1265/1430 m	10,-/28,-	17,-/35,-	--
Lachtal	6	1650/2000 m	9,-/23,-	19,-/33,-	--
Mariazell	14	870/1300 m	16,-/34,-	19,-/42,-	EB, RO, HB
Pichl-Mandling	8	800/2000 m	12,-/35,-	14,-/40,-	--
Ramsau	22	1000/2785 m	11,-/29,-	19,-/48,-	RO, LO, HB
Schladming- Rohrmoos	18	745/2000 m	12,-/59,-	19,-/83,-	LO, RO, HB

LO = Loipe(n), EB = Eisbahn, RB = Rodelbahn(en), CU = Curling oder Eisschießen, SB = Skibob, HB = Hallenbad.

Die SX-70 von Polaroid bringt Menschen einander näher.



Näher im doppelten Sinn.

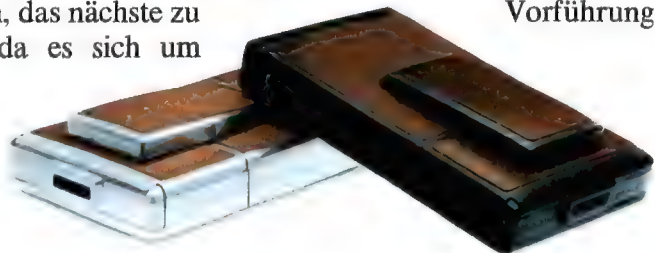
Denn einmal kann die SX-70 Bilder aus nur 26 cm Entfernung machen. Und zwar Bilder, für die man früher zum Fotografieren gehen mußte.

Zum anderen läßt sie Wunschbilder Wirklichkeit werden. Scharf einstellen, Motiv wählen,

Knopf drücken. Und heraus kommt das Bild, genau wie Sie es sich gewünscht haben, und entwickelt sich vor Ihren Augen.

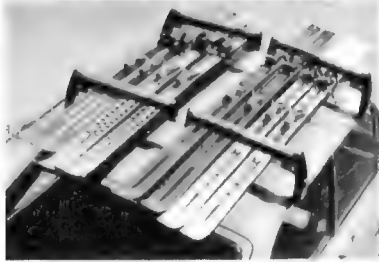
In Minuten haben Sie ein Farbbild von derartiger Schärfe und Leuchtkraft, daß Sie kaum erwarten können, das nächste zu schießen. Und da es sich um

eine Spiegelreflexkamera handelt, schauen Sie direkt durchs Objektiv. Und sehen im Sucher genau das Bild, das nachher herauskommt. Die SX-70. Jetzt gibt es zwei Ausführungen. Fragen Sie Ihren Fotohändler nach einer Vorführung.



„Polaroid“ und „SX-70“ sind eingetragene Warenzeichen der Polaroid Corporation, Cambridge, Mass., USA.

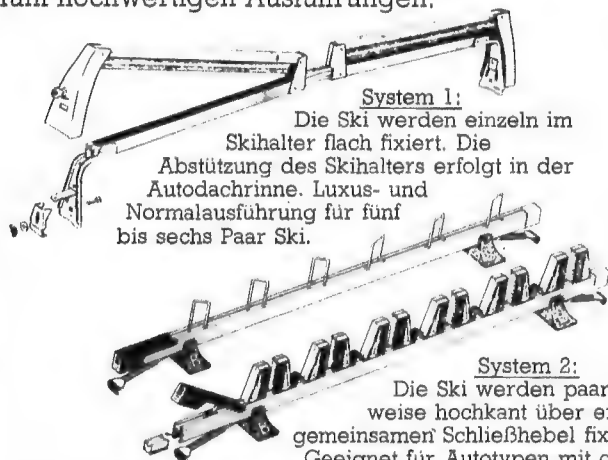
Achtung Skifans



Barrecrafters Sicherheits Autoskihalter

GEZE, Hersteller der bekannten Sicherheits-Ski-bindungen, bietet Sicherheit auch für den Skitransport. Barrecrafters-Autoskihalter sind in allen Details auf absolute Sicherheit konzipiert:

- Sichere und schonende Befestigung auf dem Autodach
- Zuverlässige Halterung für vier bis sechs Paar Ski beim Transport
- Optimaler Diebstahlschutz durch verschließbare Bügel, die gleichzeitig Ski und Befestigungsschrauben des Skihalters sichern
- Auf Autodachbreite stufenlos einstellbar
- Kunststoffbeschichtete Schließhebel
- Sicherheits-Schlösser mit Einschlüssel-System
- Barrecrafters-Autoskihalter gibt es in zwei Systemen mit fünf hochwertigen Ausführungen.



ohne Dachrinne. Zwei Größen für vier bzw. sechs Paar Ski.

GEZE COUPON

GEZE, 725 Leonberg
Postfach 113

- ☐ Diese Auto-Sicherheits-Skihalter möchte ich mir genau ansehen. Nennen Sie mir bitte Bezugsquellen.
- ☐ Senden Sie mir gleichzeitig Prospekte über GEZE Sicherheits-Skibindungen.

Name: _____

Ort: _____

Straße: _____

Wintersportgebiete

Steiermark	Lifte/Bahnen	Tiefste und höchste Station	Halbpension	Vollpension	Möglichkeiten
Spital/Steinhaus	23	780/1700 m	16,-/26,-	19,-/35,-	EB, RO
Tauplitz	15	890/2000 m	17,-/28,-	20,-/48,-	EB, LO, HB

Vorarlberg	Lifte/Bahnen	Tiefste und höchste Station	Übernachtung mit Frühstück in DM	Vollpension in DM	Möglichkeiten
Alberschwende	8	721/1190 m	11,-/28,-	22,-/ 48,-	—
Andelsbuch	7	635/1750 m	11,-/23,-	24,-/ 36,-	—
Brand	7	1000/1600 m	14,-/35,-	29,-/ 92,-	EB, RB
Bürserberg	6	904/1800 m	11,-/25,-	24,-/ 39,-	RB
Egg	7	715/1317 m	15,-/21,-	21,-/ 35,-	—
Fontanella-Faschina	8	1120/2010 m	10,-/16,-	25,-/ 32,-	RB
Gargellen	7	1420/2300 m	13,-/39,-	32,-/ 76,-	HB
Gaschurn	7	1650/2370 m	11,-/18,-	25,-/140,-	—
Laterns	5	1050/1800 m	14,-/16,-	21,-/ 26,-	—
Lech	18	1430/2359 m	15,-/137,-	24,-/154,-	LO, EB, RB, SB
Mellau	7	700/1700 m	11,-/28,-	23,-/ 61,-	RB
Partenen	7	1000/1730 m	10,-/17,-	20,-/ 58,-	—
St. Gallenkirch	7	800/2117 m	14,-/27,-	37,-/ 39,-	—
Schrus		692/2280 m	11,-/63,-	29,-/ 81,-	HB
Schwarzenberg	9	700/1457 m	11,-/17,-	20,-/ 30,-	—
Silbertal		880/1590 m	10,-/12,-	19,-/ 28,-	—
Tschagguns	8	700/2085 m	11,-/38,-	25,-/ 56,-	RB, HB
Zürs	10	1700/2441 m	28,-/54,-	49,-/200,-	RB

Tirol	Lifte/Bahnen	Höchste Station	Übernachtung mit Frühstück	Vollpension	Möglichkeiten
Achenkirch	14	1780 m	9,-/ 21,-	23,-/ 34,-	LO, EB, RB
Alpbach	12	1850 m	9,-/ 27,-	30,-/ 66,-	LO, EB, RB
Berwang	10	1640 m	33,-/ 56,-	46,-/ 70,-	LO, EB, HB
Brixen im Thale	9	1674 m	8,-/ 45,-	21,-/ 63,-	LO, EB, RB
Ellmau	11	1550 m	10,-/ 56,-	32,-/ 83,-	LO, EB, HB
Fieberbrunn	11	1655 m	12,-/ 28,-	22,-/ 26,-	LO, EB, HB
Fügen	11	2100 m	11,-/ 23,-	23,-/ 37,-	LO, EB, RB
Gerlos	14	2064 m	10,-/ 19,-	19,-/ 49,-	LO, EB, HB
Hintertux	10	3250 m	21,-/ 34,-	40,-/ 47,-	LO, RB, HB
Innsbruck	11	2256 m	10,-/ 91,-	19,-/128,-	EB, RB, HB
Ischgl	14	2864 m	30,-/ 63,-	39,-/ 82,-	LO, EB, HB
Kirchberg	14	1934 m	12,-/ 24,-	35,-/ 52,-	LO, EB, HB
Kitzbühel	27	1966 m	14,-/147,-	23,-/175,-	LO, EB, HB
Kössen	10	1700 m	8,-/ 24,-	28,-/ 30,-	LO, EB, RB
Kufstein	9	1676 m	10,-/ 47,-	23,-/ 61,-	LO, EB, RB
Lanersbach	10	2030 m	11,-/ 14,-	25,-/ 28,-	LO, EB, RB, HB
Lienz	10	2300 m	10,-/ 54,-	25,-/ 83,-	LO, EB, HB

GLORIA
Feuerlöscher



Jederzeit Sicherheit

Sicherheits- und verantwortungsbewußte Autofahrer erkennt man an diesem F-Schild.

GLORIA®

**Auto-Feuerlöscher
Jederzeit Sicherheit**



Bitte Coupon einschicken!

Ich bitte um:

- ☐ ein F-Schild für die PKW-Heckscheibe kostenfrei.
- ☐ Prospekte über GLORIA-Autofeuerlöscher
- ☐ Nachweis des nächsten Händlers

GLORIA-Werke, H. Schulte-Frankenfeld KG.
4724 Wadersloh, Postfach 109

Bitte Ihre Anschrift nicht vergessen!

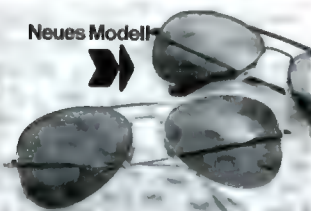
truma
Caravan
BEHEIZUNG

truma
Caravan
BELÜFTUNG

truma
Caravan
BELEUCHTUNG

PROSPEKTE UND INFORMATIONEN: TRUMA-GERATEBAU PHILIPP KREIS, 8 MÜNCHEN 80, POSTFACH 80 10 40

Neues Modell



**Pilotenbrillen
US Air Force-**

Form: federleicht, farbtreu, Polaroid-Effekt. Gläser: funfschichtig, splitterfrei, hoch kratzfest. Gestelle: biegsam, passen jeder Kopfform. Mit Etui.
D-110 Weißmetall DM 39,50
neues Modell D-110/S matt-schwarz DM 44,50
Rückgaberecht, NN-Lieferung, Versandkosten
Avarichter, 75 Karlsruhe 1, Postfach HL 6226
Eilbestellungen: Tel. (0722) 73070

AVIARICHTER-Geräte für die Luft- und Raumfahrt

**Wintersportplatz
Schönwald**
TRIBERG
Heilklimatischer Jahreskurort
mit Garmelsbach und Nüßbach

bekannt durch seine herrliche Lage, 12 Hallenbäder (1-25m x 10m), 5 Lifte, Ski-Kurse, geb. Wege, Kurmittelabteilung, Sauna, Sonderangebote, Auskunft und Prospekte: Kurverwaltung, 7741 Schönwald, Telefon (07722) 4046

Beihilfefähig, Kurhaus mit medizinischer Bäderabteilung, Pauschalangebot, Prospekte und Auskunft: Städtische Kurverwaltung, 7741 Triberg, Telefon (07722) 81230



Reisemobile H. Peters
Vermietung + Verkauf
6600 Wuppertal 1
Cronenberger Straße 117
Tel. 0 21 21/43 22 80

Bierzapfkühlbar 10-50l



f. Heim u. Gewerbe (Wohnz., Kellerbar, Clubhaus, Kegelbahn, moderne Büros usw.). Vollergerichtete Zapfkühlanlage - thermos gesteuert - hält Fäblier wochenlang süßlich versch. Modelle in vielen Dekors.
Schon ab DM 830,- + MWSt.

Information durch IPA GMBH - Abt. 8 - 4 Düsseldorf 1 - Postf. 7629-0211/363736



ohne Hotelkosten reisen
Wohn- u. Schlaf-Einrichtung VW
Dachhaufenster • Gardinen • Rodhalter am Bug • Seitenfenster f. Kostenwagen • Innenverkleidung • Vorzelt
75er PROSPEKTE GRATIS
5 HANNOVER • IKARUSALLEE 10

Mobilheime kauft man in Düsseldorf
3. Internationaler Salon vom 1.-9. November
mobilheim Sport + Freizeit '75

**Versichern
Nicht verunsichern**

Als größte private Krankenversicherung haben wir ein komplettes, übersichtliches Versicherungsprogramm geschaffen, das für jeden verständlich ist. Mit modernen 100%-Versicherungen. Damit von vornherein klar ist, womit Sie rechnen können. Klipp und klar sehen Sie jetzt, was es heißt und kostet, privat versichert zu sein.

Wir möchten, daß Sie versichert sind. Nicht verunsichert.



DEUTSCHE KRANKEN-VERSICHERUNG
HAUPTVERWALTUNG 5000 KÖLN 41 • AACHENER STRASSE 300 • TELEFON: 5781



Rasende Eier

Der diesjährige Ski-Renn-Rekord liegt bei 200 km/h.

Genau dort, wo 1964 bullige Leibwächter den Schah von Persien als kostbaren Ehrengast hüteten, werden im Februar 1976 erstmals Detektive auf Skiern Firmengeheimnisse bewachen. Bis kurz vor den entscheidenden Abfahrtsrennen der Olympischen Winterspiele in Innsbruck müssen sie jene Wunderwaffen gegen Spione der Konkurrenz schützen, mit denen der Kampf über Hundertstel von Sekunden entschieden werden soll.

Rennerfolge auf den Pisten können heute für Millionenumsätze der Industrie ausschlaggebend sein. Denn selbst ganz normale Ski-Touristen, die für eine Rennstrecke zehnmal länger als die großen Asse brauchen, vertrauen schier grenzenlos auf Produkte, mit denen die Rennsieger an den Zielkameras vorbeischießen. Die Mitglieder der Ski-Nationalmannschaften sind heute die Reklameträger des Wintersports.

Welches Durchschnittstempo 1911 in der Schweiz beim ersten Abfahrtsrennen in der Geschichte des Skilaufs erreicht wurde, haben die Chronisten leider nicht überliefert. Die breite Öffentlichkeit in Deutschland interessierte sich erstmals 1936 für Skirennen, als Garmisch-Partenkirchen die Olympischen Winterspiele ausrichtete. 1938 gewann James Couttet in St. Moritz die Weltmeisterschaft mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 74 km/h.

Aber erst in den fünfziger Jahren wurden Skirennen richtig populär. Neben den traditionellen Ski-Nationen Österreich, Schweiz und Deutschland meldeten sich jetzt auch Italien und etwas später Frankreich. Aus den USA, Kanada und für den Skisport so exotischen Ländern wie Persien und der Türkei machten sich Pistenläufer in die Alpen auf, um es mit den europäischen Champions aufzunehmen.

Die Industrie, die Skiausrüstungen fabrizierte, ging nun daran, spezielle Renn-Utensilien zu entwickeln. Es handelte sich einmal darum, die Skier,



Foto: Storto

Schneller als viele Autofahrer: 100 km/h Durchschnitt sind normal.

Schuhe, Bindungen und Anzüge auf höhere Geschwindigkeiten zu trimmen; zum anderen wollte man mehr Sicherheit für die Läufer, die in immer höherem Tempo von ihren Trainern bergab geschickt wurden. Bereits 1955 erreichte der Amerikaner Ralph Miller in den chilenischen Anden eine Geschwindigkeit von 175,64 km/h.

Damals waren die Skier noch aus Holz. Die Rennläufer trugen eine Zipfelmütze auf dem Kopf und auf der Nase eine Schutzbrille, die ständig beschlug. Der winddichte Anorak lag in flatternden, das Tempo bremsenden Falten am Körper. Die Hose banden sich manche Läufer mit Schnüren um die Beine, um die aerodynamische Gleitform zu verbessern. Die Stiefel, natürlich hand-

geschnürt, stellten – ebenso wie die festen Backenbindungen – eine erhebliche Unfallgefahr dar: Wer die Ski kreuzte, verkantete und schwer stürzte, konnte mit einer Portion Gips rechnen.

Erst die neuen Metall- und Kunststoff-Skier mit den messerscharf geschliffenen Kanten sowie die fast gleichzeitig entwickelten Sicherheitsbindungen, die beim Sturz den Fuß freigeben, brachten den Ski-Rennsport in den sechziger Jahren wieder einen Schritt voran. Die Rennläufer schützten ihren Kopf fortan mit Sturzhelmen. Die Füße steckten sie in Plastikpantinen, die durch den hohen Schaft die Zahl der Knochenbrüche reduzierten. Zu höheren Geschwindigkeiten verhalten außerdem enganliegende

Eine neue Stereo-Idee von SONY. Die mobile Koalition.

Miteinander verbunden, ergeben diese beiden neuen Geräte das Herzstück einer leistungsstarken Stereo-Anlage: CF-540: UKW/MW, Stereo-Tuner/Cassette-recorder mit eingebautem Mono-Verstärker. TA 1700: Integrierter Vor- und Endverstärker mit vielen Anschlußmöglichkeiten.

Wenn man sie trennt, ist der CF-540 ein handlicher Reisebegleiter, der



entweder mit Netz oder netzunabhängig über den integrierten Lautsprecher betrieben werden kann.

Beide Stereo-Komponenten sind in ihrer hochwertigen SONY Technik und ihrem fortschrittlichen Design präzise aufeinander abgestimmt. Der Käufer dieser Geräte verrät nicht nur technischen Sachverstand, sondern auch die Höhe seiner Ansprüche.



SONY®



Skivergnügen durch die neue Fritzmeier-Technik

Optimales Fahrverhalten, grandiose Fahreigenschaften, uneingeschränktes Skivergnügen – das schafft nur die FmT-Technik, „die „Füllbauweise mit Tiefenverankerung“. Die bringt die langersehnte Synthese der Fahreigenschaften Griffbarkeit, Drehbarkeit und Fahrruhe.

Und so urteilen die Skiexperten:

Die Stiftung Warentest: „Beste Wertung A-Ski. Die mit dem telemetrisch gemessenen geringsten Drehaufwand“.

Wir informieren Sie gerne näher über Fritzmeier-Ski und die neue FmT-Technik:

Schicken Sie uns bitte den Coupon ein. Als kleinen Dank für Ihr Interesse verlosen wir unter allen Einsendern sechs Paar FmT-Ski. Alle Einsendungen bis 15. November 1975 nehmen an der Verlosung teil. (Rechtsweg ausgeschlossen).

Testen auch Sie die FmT-Ski. Und sagen Sie: Das sind Ski, die besser gehen und leichter drehen und schneller sind. Für das neue Skivergnügen.

Dieser Ski ist eine Rakete.



Art Furrer, der „Erfinder des Trickskilaufs“

Ein junger Rennläufer



Der Fritzmeier-Ski-bärg, einfach Klasse.

FRITZMEIER

FRITZMEIER-SKIFABRIK, 8164 Hausham in Oberbayern

Informieren Sie mich näher über die neue FmT-Technik. Und schicken Sie mir den Autoaufkleber für das neue Skivergnügen.

Name _____

Anschrift _____



AMS

Skirennen

Rennanzüge. Flatternde Startnummern wurden durch festgeklebte ersetzt, Ski-stöcke aus Leichtmetall mit Sicherheitsschlaufen verdrängten die Tonkin- und Stahlstöcke.

Die Ausbildungs- und Trainingsmethoden der Pistenflitzer wurden immer härter, immer perfekter. Ein Renn-

diese Weise kamen Wiener Wissenschaftler auf die „Eiform“: Der Rennläufer saust in der Hocke, fast auf dem hinteren Skikanten sitzend dem Ziel entgegen. Der Kopf ist zum Gewichtsausgleich und zur Minderung des Luftwiderstands nach vorn geneigt. Der Skimensch schrumpft zum Ei, das auf flatternden, über Wellen hinwegspringenden Skiern in den Abgrund rast. Bevor es aber soweit ist, wird der



Mit 165 km/h bergab: Franz Vogler aus Oberstdorf auf dem Plateau Rosa bei Cervinia.

läufer ließ sich mit Skiern in voller Montur auf dem Autodach festbinden. Bei Geschwindigkeiten von mehr als 150 km/h erprobte er die aerodynamisch günstigste Haltung.

Die Industrie hält von solchen Trockentrainings-Experimenten allerdings nicht viel. Statt aufs Autodach schickt sie ihre Rennläufer in den Windkanal, wo sonst Rennwagen und Flugzeuge auf ihr aerodynamisches Verhalten geprüft werden. Die Entwicklungsingenieure schnallen ihre Testperson mit den Füßen an, hängen sie aber zusätzlich noch an der Brust mit Seilen auf. Auf

Beinen im Windkanal durch Rüttelmaschinen konditioniert. Die Meßinstrumente der Wissenschaftler zeigen gleichzeitig für jede Geschwindigkeitsstufe eine andere, günstigere aerodynamische Form an. Kontrolllampen auf den Skiern und elektronische Impulse aus dem Sturzhelm signalisieren die beste Körperhaltung bei unterschiedlichen Streckenverhältnissen.

Und während so die Rennen im Windkanal erprobt werden, sammeln andere Wissenschaftler auf den Pisten Schneeproben ein und analysieren die Gleitfähigkeit bei wechselnden Tem-

peraturen und unterschiedlichem Alter der Schneedecke. Hersteller von Skiwachs arbeiten eng mit ihnen zusammen. Wetterspezialisten liefern Tips für die Veränderungen, die auf den Pisten innerhalb eines Renntages eintreten können.

Diese Pisten liefern mit die größten Probleme. Immer öfter schlittern die Läufer auf Eis statt auf Schnee zu Tal. Für die Fremdenverkehrscentren, die ein Rennen wegen Schneemangel oder Tauwetter ausfallen lassen müßten, wäre das im Kampf um die Touristen ein Schlag, der Hunderttausente kosten würde. Armeen von Pistenpräparierern legen deshalb nach frühem Flockenwirbel zu Anfang des Winters in Wäldern Schneedepots als Rennreserven an. Und kilometerlange Leitungen versprühen nachts vor Rennen Wasser über die Kurse. Einige Gemeinden kauften sich sogar Schneekanonen.

1974 erfanden Rennstrategen einen neuen, besonders windschlüpfigen Lack-Rennanzug, der kaum noch bremsende Luftwirbel erzeugt. Aber er erwies sich als Harakiri-Haut: Nach einem Sturz wurde der über die Piste rutschende Sportler kaum abgebremst. Einzelne Läufer protestierten gegen die Gefahr, aber die Trainer ruhten nicht, bis sie jedes Team mit dem neuen Material ausgestattet hatten. Erst nach Beginn der Rennsaison 74/75 verbot die Internationale Ski-Föderation FIS die glatten Anzüge. Ein Verdikt der FIS erging auch gegen jene Schaumstoffeinlage, die sich der Österreicher Werner Grissman in der Schweiz vorgebunden hatte. Nach dem Verbot dieser „Hühnerbrust“ hoffen die Windkanal-Forscher, daß in der Saison 75/76 nun eine Rückenflosse, die den Fahrer auf die Ski drückt und gleichzeitig seine Ge-

radeaus-Fahrt stabilisiert, vor der kritischen FIS bestehen wird.

In den fünfziger Jahren ging es bei der Verbesserung der Ausrüstung noch um Sekunden. Heute werden Rennen durch wenige Hundertstelsekunden entschieden. James Couttet, der Sieger von 1938, würde heute mit seinen 74 km/h auf den letzten Plätzen eines nationalen Damenrennens landen; denn Durchschnittsgeschwindigkeiten von 100 km/h sind heute normal. Österreichs Abfahrtsmatador Franz Klammer stellte beim Weltcupwettbewerb auf der Planai bei Schladming in Steiermark zu Beginn der Rennsaison 1974/75 einen neuen Rekord auf – 111,25 km/h im Schnitt, über 120 km/h Spitze. Bei diesem Rennen fuhr noch der Letzte 103 km/h Durchschnitt. Klammer verbesserte dann den Rekord für FIS-gewertete Abfahrtsrennen am 21. Februar 1975 in Gröden/Südtirol auf 111,347 km/h – eine bisher nicht mehr übertroffene Spitzenmarke.

Noch höhere Geschwindigkeiten werden nur beim „Todes-Roulette“ erreicht, das sich alljährlich auf dem Plateau Rosa bei Cervinia/Italien dreht. An der 800 Meter langen und fünfzehn Meter breiten Abfahrtsrampe mit der genau 100 m langen Meßstrecke, die 50 Prozent Gefälle hat, erzielte im Juli dieses Jahres der Italiener Pino Meynet auf seinen 2,40 m langen Spezialskiern die jetzt als Weltrekord anerkannten 194,384 km/h. Er gewann damit die ausgesetzten 80 000 Mark für neue Bestleistungen. Außerhalb der für die Wertung entscheidenden Meßstrecke brachte es der Amerikaner Steve MacKinney in diesem Jahr auf 200,5 km/h. Die Traumgrenze von 200 km/h ist damit zumindest inoffiziell schon überschritten.

Heidi Ganser

Der Mörder sitzt von Anfang an dabei.



Parkern Sie mit!

Parker-Denkzettel:

Ausschneiden! Mitnehmen! Vorlegen!

Schloß Eutin. Das Jahr Ende einer illustren Gesellschaft – Mord! Baronin von Porz beschuldigt das verführerische Fräulein Ming der Tat. Hat sie Graf Eutin in der Bibliothek wirklich mit einer Rohrzwinge erschlagen? Ist der Mörder schon entlarvt? Oder kann Professor Bloom die Verdächtigung widerlegen? Lösen Sie beim Spiel mit Cluedo das Rätsel um einen fast perfekten Mord. Gefragt sind Scharfsinn und Kombinationsvermögen. Gesucht werden Tatort, Tatwerkzeug und – der Täter.

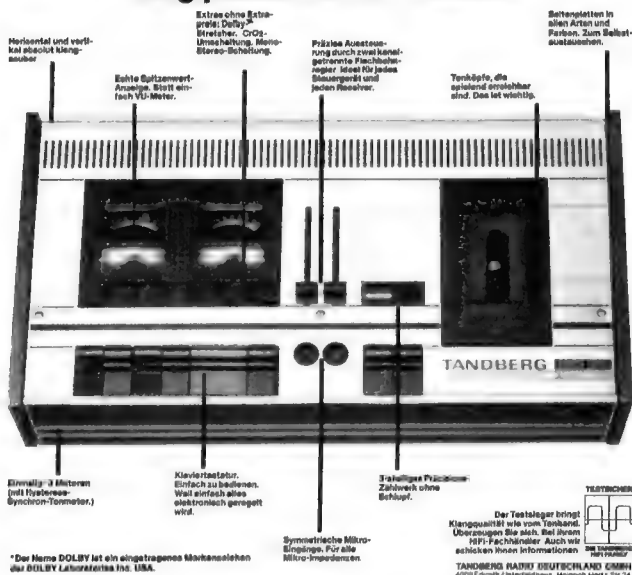


Parker...mehr als nur ein Spiel

Weltbekannt durch MONOPOLY

Der Testsieger

HIFI-Cassetten-Recorder Tandberg TCD 310.
Klangqualität wie vom Tonband.



*Der Name DOLBY ist ein eingetragenes Markenzeichen der DOLBY Laboratories Inc. USA.

Tandberg schließt jede Lücke. In jeder HIFI-Anlage.

DIE TANDBERG HIFI FAMILY

RECEIVER · BOXEN · TONBANDGERÄTE · CASSETTENRECORDER



beheizte Schwimmbäder, Wanderwege, Sonnenterrassen und eine unübertroffene Gastronomie. Auskunft und Beratung über Frankreichs Wintersportgebiete in Ihrem Reisebüro.

Frankreich besitzt die größten zusammenhängenden Ski-Gebiete der Welt. Perfekt geplante Ski-Zentren, traditionsreiche Winterurlaubsorte, behagliche Bergdörfer. Schneesichere Abfahrten auf unzähligen Pisten, erschlossen durch ein durchdachtes System von Sesselbahnen und Liften. Langlaufloipen, Eisbahnen,

**Für den schönsten
Ski-Winter
Ihres Lebens:
FRANCE**

6 Frankfurt (Main), Postfach 29 27

extra **auto motor sport** extra extra

Ski-Scheibe

Max Gregers Fitneß-Programm auf Platten.



Foto: Trübi

Sie sind bereits fit: Skilehrer in Zürs am Arlberg.

Max Greger, Bigband-Leader und in dieser musikalischen Eigenschaft seit Jahrzehnten unverdrossen vornedran, kann mehr als ins Horn stoßen. Als Sportler, Skifan und engagierter Verfechter gesunder Lebensart hat er jetzt – zusammen mit einem befreundeten Sportlehrer – ein Fitneß-Programm für Skifahrer herausgebracht: Vorbereitende Trockenübungen für solche, die gleich am ersten Tag auf der Piste voll dasein möchten.

Greger hat die Anweisungen zu diesen Übungen höchstpersönlich und in gehobenem Bayrisch auf Band gesprochen. Sie sind – wie könnte es anders sein – mit selbst gespielter Musik unterlegt. Alles zusammen klingt recht flott und hat, wie man vom Thema her erwartet, Hand und Fuß. Auch

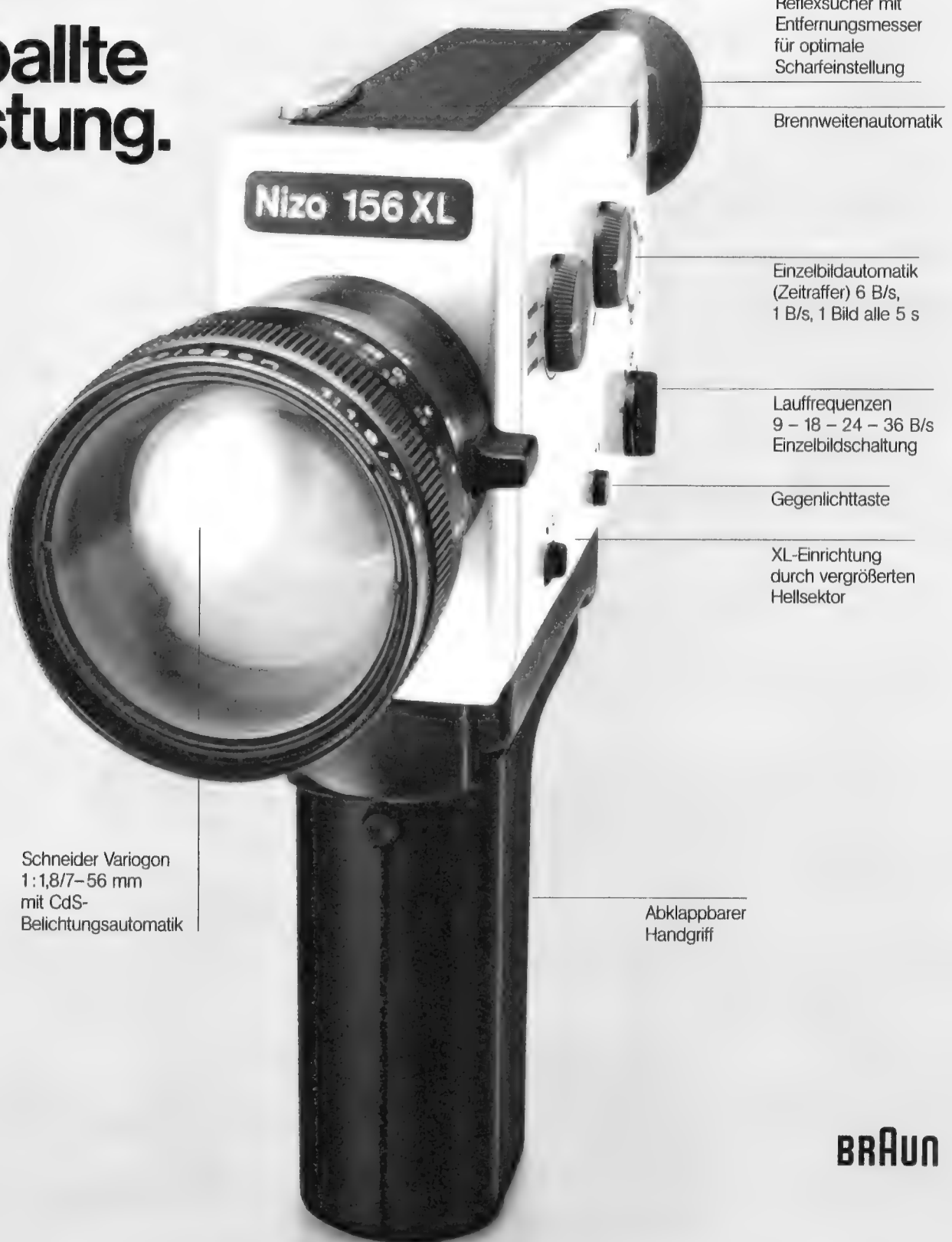
sportmedizinisch sind die Übungen durchaus sinnvoll.

Man kann, wenn man keinen Skiurlaub mehr hat oder vom Skifahren überhaupt nichts wissen will, die Anweisungen auch für Freiübungen herkömmlicher Art verwenden; über den „Ausfallschritt“ oder die „Schubfahrtstellung“ hört man dann halt weg.

Polydor hat des Musikers Sport-Etuden auf Platte und Kassette gebracht; der Titel: „Top fit in den Schnee“. Eine Broschüre mit fotografischen Hinweisen auf einzelne Übungen liegt Platten und Kassetten bei. Empfohlene Preise: 22 und 23 Mark.

Das nächste Extra erscheint in Heft 24 mit dem Thema „Modellautos“.

Geballte Leistung.



Reflexsucher mit
Entfernungsmesser
für optimale
Scharfeinstellung

Brennweitenautomatik

Einzelbildautomatik
(Zeitraffer) 6 B/s,
1 B/s, 1 Bild alle 5 s

Lauffrequenzen
9 – 18 – 24 – 36 B/s
Einzelbildschaltung

Gegenlichttaste

XL-Einrichtung
durch vergrößerten
Hellsektor

Schneider Variogon
1:1,8/7–56 mm
mit CdS-
Belichtungsautomatik

Abklappbarer
Handgriff

BRAUN

Die Kompakten von Braun. Mit Fähigkeiten, die so manch großer Kamera Ehre machen würden.

Mit den Zeitraffern können Sie Puppen zum Leben erwecken und Blumen in Sekunden erblühen lassen, mit der Zeitlupe schnelle Bewegungsabläufe langsam einfangen. Die Schärfe läßt sich exakt einstellen, zu krasse Schatten mit der Gegenlichttaste korrigieren. Die XL-Einrichtung gibt Ihnen Reserven zum Weiterfilmen, wenn es anderen schon zu dunkel ist. Dabei sind diese Kameras ausgesprochen klein und leicht, und trotz all ihrer Möglichkeiten ist die Bedienung problemlos – alles funktioniert vollautomatisch!

Nizo 156 XL, 148 XL und 136 XL: Der Hauptunterschied liegt in ihren Brennweiten. Sie reichen bis zu einer Telekanone von 56 mm, das entspricht 375 mm im Kleinbildbereich!

Sehen Sie sich die Kompakten von Braun bei Ihrem Fachhändler an, oder schreiben Sie uns.



Bitte schicken Sie mir kostenlos ausführliches Informationsmaterial über die Kompakten von Braun.
Braun AG, Abt. F-MS 335, 6 Frankfurt 19,
Postfach 190 265

**Braun Film-
und
Fototechnik**

Sicherheitsdenken

Was Sie gegen Rost am Auto unternehmen können.

Von Stefan Woltereck

Bundesdeutsche Autos werden im Durchschnitt etwa elf Jahre alt. Danach landen sie auf dem Schrottplatz. Ihre Technik ist oftmals noch durchaus rüstig, in den Karosserien aber wütet der Rost. Er wird hervorgerufen vom Salz, das jeden Winter zu Hunderttausenden von Tonnen auf die Straßen gestreut wird, um Schnee und Eis abtauen zu lassen. Gestreut muß werden — der Rost aber müßte nicht sein: Es gibt verschie-

dene Auftaumittel, die weit weniger aggressiv sind.

Verwendet werden sie nicht, sie sind zu teuer. Erst nach zehn bis fünfzehn Jahren un-

gehemmten Rostfraßes hat auch die Industrie Anfang der 70er Jahre gelernt, mit dem Problem einigermaßen fertig zu werden. Heutige Autos rosten lange nicht

mehr so intensiv wie die ersten selbsttragenden Karosserien. An der Spitze aller

Anti-Rost-Anstrengungen steht zweifellos Porsche mit seit der IAA 1975 verzinkten Karosserien — ein Knüller, um den die Zuffenhausener von der weniger progressiven Konkurrenz beneidet werden. Zwanzig Jahre Karosserie-Lebensdauer erscheinen beim neuesten Porsche-Produkt durchaus möglich. Porsche gibt sechs Jahre Garantie gegen Durch-

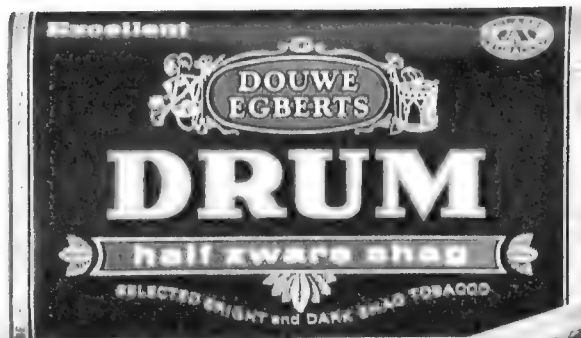


Foto: Binder

*Frisch und
frisch gesellt
sich gern*



DRUM
ein Halzwarer,
der wirklich frisch
zu Ihnen kommt.
Doppelt verpackt-
frisch bis zum Öffnen.



In versiegelter
Polypackung.
Für 2,25 DM
eine Menge Spaß
zum Drehen.



Rostschutz

rostungen — ohne die anderswo vorgeschriebenen Nachbehandlungen.

Den Aufwand für die verzinkten Bleche beziffert Porsche auf weniger als zweihundert Mark pro Wagen. In ein durchschnittliches Auto muß man das Mehrfache dieses Betrages stecken, um Unterbodenschutz aufbringen zu lassen, Hohlräume zu konservieren, Lackschäden auszubessern oder gar durchgebrochene Partien zu erneuern.

Lohnt Rostschutz?

Sieht man von Porsche ab, so hat sich heute fast so etwas wie ein Standard bei den Korrosionsschutz-Maßnahmen eingeführt:

- Die Karosserie wird im Elektrophorese-Bad grundiert (was weit haltbarer ist

als der frühere Tauchgrund),
● sehr oft gibt es einen Unterbodenschutz (meist auf PVC-Basis, zuweilen allerdings nur in den Radkästen und unter den Türen),

- teilweise werden auch (z. B. bei BMW, Fiat oder Renault) die Hohlräume serienmäßig konserviert.

Zudem werden sogar (galvanisch) verzinkte Bleche im Unterbau eingesetzt (so bei Opel); andere Hersteller gingen hiervon wieder ab. Fiat gibt zwei Jahre Garantie auf alle lackierten Teile, BMW steht sechs Jahre für Durchrostungen gerade — aber nur, wenn das Auto fristgerecht und auf eigene Kosten nachbehandelt wird.

Mit mindestens fünf Jahren sollte man heute auch rechnen können, bis die ersten ernstesten Rostschäden auftreten. Damit ist eines klar: Für den durchschnittlichen Erstbesitzer, der seinen Wagen keine vier Jahre lang

fährt, lohnt sich eigener Anti-Rost-Aufwand nicht. Denn der private Gebrauchtwagenkäufer honoriert ihn kaum — der Händler winkt sowieso ab.

Vorsorge am neuen Auto

Am vernünftigsten ist jeglicher Korrosionsschutz am jungfräulichen Auto: Hat sich erst einmal der Rost eingestellt, so kann man ihn nur noch bremsen, nicht mehr vertreiben. Wer einen neuen Wagen ohne Dauer-Unterbodenschutz kauft (Werkstatt fragen, nicht den Verkäufer) und ihn lange behalten möchte, sollte sofort Dauer-Unterbodenschutz auftragen lassen.

Er besteht aus einem Kautschuk- oder Bitumen-Material, das auf dem Wagenboden eine mehrere Millimeter dicke, elastische Schicht bildet, die etliche Jahre

hält (und dazu Geräusche dämpft). Etwa vorhandenes Schutzwachs schadet nicht, selbst auf einen PVC-Bauch kann das Material gesprüht werden (was freilich nicht unbedingt sinnvoll ist).

Wer diese Schicht einmal jährlich (nach dem Winter) auf Schäden und vor allem auf Unterrostungen kontrolliert, hat das Bestmögliche zur Erhaltung des Auto-

Probleme bei gebrauchten Autos

Bauchs getan. Die Behandlung kostet je nach Wagen zwischen 100 und 200 Mark; sie ist damit auf die Dauer preiswerter als ein „Saison“-Unterbodenschutz, der jeden Winter wiederholt werden muß und mit der erforderlichen Reinigung jeweils 40 bis 80 Mark kostet.

Hier gibt es am Bodenblech stets Rost — und wenn es

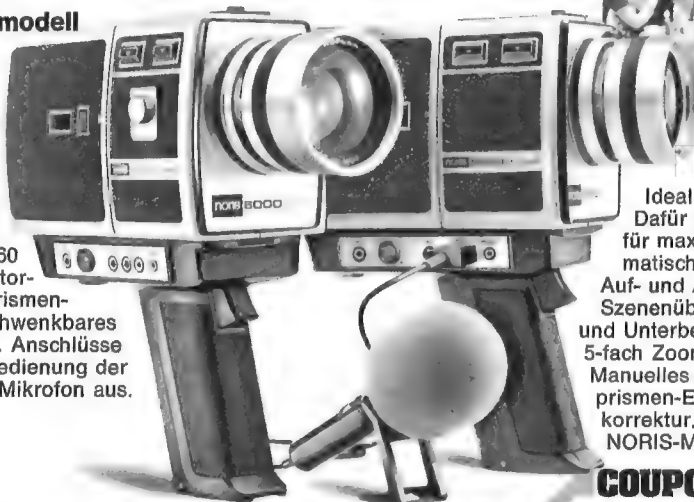
Problemlos Tonfilmen mit den neuen Direct-Sound-Kameras von NORIS.

Nichts entgeht Ihnen. Bei einer tollen Party. Gaudi bei der Kirmes. Die ersten Laute Ihres Kindes. Sie „schließen“ einmalige Szenen. In Film und Ton: sofort lippensynchron.

NORIS Direct-Sound-Spitzenmodell

NORIS 8000 sound

Einfachste Bedienung durch vollautomatische Tonaussteuerung und CdS-Belichtung durch das Objektiv, auch abschaltbar. Durch Auf- und Abblendautomatik leichtes Filmschneiden trotz Bild-Tonversatzes. Mit 8-fach Hochleistungs-Zoom-Objektiv 1:1,7/7,5–60 mm. Stufenlos einstellbares Motorzoom, auch manuell. Mikroprismen-Entfernungsmesser. Ein- und ausschwenkbare Graufilter. Gegenlichtkorrektur. Anschlüsse für Mikrofon und Kopfhörer. Fernbedienung der Kamera vom NORIS-Mikrofon aus.



Tonfilmen bei Mini-Licht

NORIS 5000XL sound

Ideal besonders für Innen-Aufnahmen. Dafür auch Spezial-220°-Umlaufblende für maximale Lichtausnutzung. Vollautomatische CdS-Belichtungsmessung extern. Auf- und Abblend-Elektronik für weiche Szenenübergänge. Lichtsignal bei Über- und Unterbelichtung. Mit superlichtstarkem 5-fach Zoom-Objektiv 1:1,2/8–40 mm. Manuelles und motorisches Zoomen. Mikroprismen-Entfernungsmesser. Gegenlichtkorrektur. Fernbedienung der Kamera vom NORIS-Mikrofon aus.

COUPON

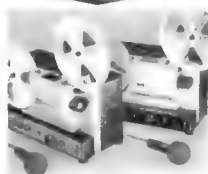
An die Firma
NORIS PROJEKTION GMBH, Abt. AS 22
8500 Nürnberg, Postfach 170 107

Ich bitte um Übersendung folgender Spezialprospekte über

- ☐ NORIS Direct-Sound-Kameras
- ☐ NORIS Tonfilm-Projektoren-Programm

noris Wir bauen in Deutschland die meisten Film-Projektoren
für Ihren Film das Beste.

Ganz klar, zur NORIS Tonfilm-Kamera auch einen NORIS Tonfilm-Projektor. Denn NORIS hat das vielseitigste Tonfilm-Projektoren-Programm für den Filmamateur.



DATSUN Cherry 100 A
981 ccm
45 DIN-PS
145 km/h



DATSUN 120 Y
1163 ccm
52 DIN-PS
145 km/h
wahlweise Automatik

DATSUN 180 B SSS Coupé
1758 ccm
89 DIN-PS
171 km/h
5-Gang
2 Vergaser
wahlweise Automatik



DATSUN 160 J
1579 ccm
72 DIN-PS
160 km/h
wahlweise Automatik

DATSUN 240 K GT
2370 ccm
113 DIN-PS
180 km/h
5-Gang
wahlweise Automatik



DATSUN 260 Z 2+2
2547 ccm
126 DIN-PS
205 km/h
5-Gang
2 Vergaser
Große Heckklappe

Sicherheit kann man nachträglich nicht einbauen. DATSUN – ausgereifte Technik von 45-126 PS.

Von DATSUN gibt es 6 Grundtypen. Sie unterscheiden sich in Preis, Leistung, Verbrauch und Größe. In einem Punkt allerdings sind alle gleich: alle werden nach dem „Komplett-Konzept“ gebaut – einem ausgefeilten Sicherheitskonzept, das berücksichtigt, was nach dem neuesten Stand der Technik möglich ist.

So hat jeder DATSUN eine computerberechnete Fahrgastzelle, die durch vorprogrammierte vordere und hintere Knautschzonen optimal geschützt ist. Diese formstabile Fahrgastzelle ist das Ergebnis hundertfacher Crash-Tests. Selbst bei Frontalaufprall mit 50 km/h auf eine feste Wand bleibt sie weitgehend unbeschädigt. Die Monocoque-Sicherheits-Karosserie – eine fest mit der Karosserie verbundene, verbindungssteife Rahmen/Boden-Gruppe –

verfügt über außergewöhnlich stabile Längs- und Querträger und seitenaufpralldämpfende Türholme. Das Dach ist durch eine spezielle Rahmenkonstruktion verstärkt und bietet damit erhöhte Sicherheit beim Überschlag.

Alle DATSUN haben Teleskop-Sicherheitslenksäule, 2-Kreis-Bremssystem mit Bremskraftverteiler sowie Scheibenbremsen vorn. Kontrollleuchten für das Bremssystem sind beim DATSUN ebenso selbstverständlich, wie die Sicherheitsfrontscheibe aus Verbundglas, die heizbare Heckscheibe, eine elektrische Scheibenwischwasch-Anlage, Automatikgurte, Rückfahrscheinwerfer, Kopfstützen vorn und eine Zwangsentlüftung, die ein Beschlagen der Scheiben verhindert und damit für gute Sichtverhältnisse sorgt.

Für welchen DATSUN Sie sich auch immer entscheiden – bei diesem Wagen ist alles serienmäßig. Auch die Sicherheit. (Jeder DATSUN ist bereits für die neuen, bleiarmeren Kraftstoffe ausgelegt. Seit 1972 wird in Japan Benzin mit einem Bleigehalt von 0,07 g/l gefahren, also mit nur halb soviel wie ab 1976 bei uns Vorschrift wird.)



Garantie: 1 Jahr
ohne km-
Begrenzung.

Handelsmarke der NISSAN Motor Co Ltd. Tokyo/Japan

Das Komplett-Konzept.

DATSUN, Nissan Motor Deutschland GmbH, 4 Düsseldorf, Johannes-Weyer-Str. 1-3.
Die 4 Vertriebsgesellschaften: DATSUN Autovertrieb Deutschland-Nord GmbH, 29 Oldenburg. DATSUN Autovertrieb Deutschland-Süd GmbH, 609 Rüsselsheim.
DATSUN Autovertrieb Deutschland-West GmbH, 43 Essen. DATSUN Autovertrieb Bayern GmbH, 89 Augsburg.

Rostschutz

nur Spuren sind. Dauer-Unterbodenschutz hält nicht mehr, er wird gern unterrostet und kann dann mehr schaden als nutzen. Die meisten Hersteller empfehlen Dauerschutz für gefährdete Wagen ausdrücklich nicht. Es gibt aber Ausnahmen: Teroson bietet für diesen Fall einen „Rostprimer“ an, der Rost „einkapselt“ und unschädlich machen soll; danach kann Dauer-Unterbodenschutz gespritzt werden. Dr. Riehm bietet seinen „Unterbodenschutz-Alu“ auch für gebrauchte Wagen an. Ideal für etwas angerostete Auto-Bäuche wäre ein Rostumwandler, der angesetztem Gilb den Garau macht: Nach allem, was bekannt ist, funktionieren Rostumwandler aber zumindest in der Hand des Bastlers nicht.

Üblicherweise werden gebrauchte Wagen mit dem er-

wähnten „Saison“-Unterbodenschutz behandelt. Die dünne Schicht verhindert den Luftzutritt zu Rost und bremst ihn damit. Das Material wird allerdings im Lauf der Zeit abgewaschen; es hält, je nach Art, sechs Monate bis zwei Jahre.

Hohlräume konservieren

Vor dem Auftrag auch von Saisonschutz sollte der Wagen dampfgestrahlt werden; dabei verschwindet loser Rost. Danach den Wagen ein paar Tage trocknen lassen – auch wenn die Verarbeiter behaupten, man könne gleich den nassen Autobauch spritzen. Wichtig: Nicht unmittelbar vor dem TÜV-Besuch spritzen – der Prüfer ahnt Schreckliches. Und natürlich: Räder abnehmen, Bremsen abdecken.

Der schlimmste Auto-Rost kommt von innen. In die Profile der selbsttragenden Ka-

rosserie dringt Wasser ein (bei Temperaturschwankungen bildet sich auch Kondenswasser), das nicht wieder hinaus kann und unter Umständen nagenden Rost zur Folge hat. Heute rückt man dem Problem durch Öffnungen in den Profilen zuleibe, durch die Wasser ablaufen kann; man sieht regelrechte Belüftungen vor, man grundiert auch in diesen Hohlräumen – und man sprüht sie mit Korrosionsschutzöl aus.

Hohlraumkonservierung kostet je nach Auto zwischen 100 und 200 Mark. Das Ausprühen übernehmen viele Tankstellen, die Mineralölfirmen verfügen über entsprechendes Material. Dazu gibt es entsprechende Einrichtungen zuweilen in Markenwerkstätten; oft arbeiten diese auch mit Spezialbetrieben zusammen, die sich in großer Zahl beispielsweise von Teroson, Bostik, Dinol oder Valvoline etabliert haben. Hohlraumkonservie-

rung sollte alle 12 bis 24 Monate erneuert werden – dann aber schützt sie nachhaltig: BMW gibt sechs Jahre Garantie gegen Durchrostungen, Valvoline (dessen „Tectyl“-Material bei BMW eingesetzt wird) gibt fünf Jahre, wenn die erste Behandlung spätestens 30 Tage nach Erstzulassung erfolgt und wenn jährlich neu gesprüht wird.

Zuweilen wird ein neues Verfahren als das Nonplus-ultra beim Korrosionsschutz bezeichnet: das Ausschäumen. Der Gedanke hört sich in der Tat gut an: In ausgeschäumten Profilen kann sich kein Kondenswasser mehr bilden, kein eingedrungenes Wasser mehr ausbreiten. Die Automobilhersteller sind jedoch einhellig der Meinung, daß man mit Schaum zwar Geräusche isolieren und unter Umständen die Festigkeit erhöhen, nicht aber Korrosion unterbinden kann. Durch die Verwindungen der Karosserie kann

Neu!

10W-50
scherstabil

gem. DIN 51382

pentolub

2000

damit Ihr Motor lange lebt



PENTOLUB 2000 MOTOROIL, die Motorenölspitzenqualität zu verbrauchergeringen Preisen, getestet nach US-Spezifikation MIL-L-46 152, entsprechend den API-Klassen bis SE und CC, Ford SSM 2-C-9001 AA, Zulassung der Automobilhersteller. Zu beziehen im Kraftfahrzeug-Zubehörhandel, in Kaufhäusern, in SB-Warenhäusern, CC- und Verbrauchermärkten.

Deutsche Pentosin-Werke GmbH, 2 Wedel/Holstein, Industriestraße 39-43

Telefon (04103) 6026, Telex 21 89 555, Postfach 320

**Mattschwarz
bringt Autos in**

Herberts hat das prima
Rallye-Schwarz
– einfach zum Streichen für
• Motorhauben
• Spoiler

• Kofferraumdeckel
Und für die besonders
rostanfälligen
Karosserieteile
„untenherum“.



Herberts
Perlmutter-
Seidenmatt
ist „in“.

Bei Ihrem Farbenhändler
und in vielen Warenhäusern.

Haben Sie schon einmal erlebt, daß Ihr Automechaniker Schwierigkeiten mit seiner Batterie hatte?

Vertrauen Sie wie er auf Prestolite.

Der Automechaniker vertraut aus technischen Gründen auf Prestolite.

Das gehört zu seinem Beruf. Das ganze Jahr über hat er die Möglichkeit, Batterien und ihre technischen Leistungen miteinander zu vergleichen. Er kennt die Batterien, die oft der Grund für eine Verspätung sind. Und er kennt die anderen Batterien. Deshalb vertrauen viele Batterie-Fachleute und Autoelektriker für ihren eigenen Gebrauch und auch für die Wagen ihrer Kunden auf Prestolite. Profitieren Sie von der Erfahrung von Experten.



Aus Liebe zur Verarbeitung.

Der Deckel ist völlig dicht. Die Regulierung des Säurestandes erfolgt automatisch. Das ist ein patentiertes System. Der Kasten ist leicht, robust, widerstandsfähig und praktisch unzerbrechlich. Außerdem ist der Kasten durchscheinend, so daß der Säurestand sehr leicht überprüft werden kann. Damit Sie die Batterie leichter erkennen können, ist der Kasten weiß und der Deckel grün.

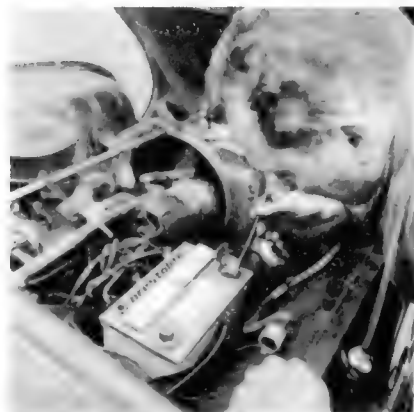
Damit Sie sicher sind, gut beraten zu werden.

Sie werden in vielen Tankstellen und Fach-Werkstätten das Zeichen „Prestolite Batterie-Experte“ sehen. Auf Prestolite vertrauen heißt Vernunft beweisen.



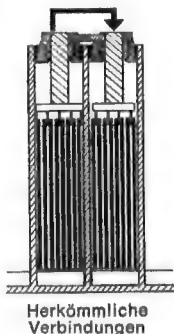
Für eine verstärkte Startleistung im kalten Zustand.

Wenn Ihr Batterie-Experte Ihnen die Prestolite Batterie aus Polypropylen empfiehlt, gibt er Ihnen einen zuverlässigen Rat. Diese Batterie hat eine verstärkte Startleistung im kalten Zustand: Die Verbindungen erfolgen durch die Wände und sind elektrisch geschweißt. Der Strom braucht nur einen relativ kurzen Weg zurückzulegen und der elektrische Widerstand wird kleiner.



Damit Sie sich immer auf Ihre Batterie verlassen können.

Ein Batteriedefekt tritt immer im ungünstigen Moment ein. Dann wenn Sie Ihren Wagen unbedingt brauchen, um pünktlich zu sein. Es gibt nichts Nervenauftreibenderes als diese vergeblichen, aussichtslosen Startversuche, die schließlich mit der Feststellung enden: „Die Batterie ist völlig leer.“



PRESTOLITE IST IHR VERTRAUEN WERT!



prestolite



Prestolite-Batterien,
hergestellt von
Ets Daniel Doyen S.A.;
Akkumulatorenabteilung, Brüssel.

KRONPRINZ-RÄDER

Die Gutgebauten

in Solinger Qualität.
Ausgezeichnet
mit diesem Zeichen



24 Monate Garantie
(oder: das reine Gewissen)

Fast 20 Jahre baut ERIBA hochwertige Caravans. Sicherheit und Qualität sind unsere Forderungen seit jeher an die

ERIBA-Technik. Wie ernsthaft wir das meinen, beweist unsere 2-Jahres-Garantie auf sämtliche ERIBA-Caravans. Wir können uns dies leisten. Denn noch heute fahren viele über 15 Jahre alte Caravans auf den Straßen der ganzen Welt. Qualität macht sich bezahlt. Kaufen Sie sich diese Qualität, verpackt in den schönsten Wohnwagen unseres Programms 76.

auf alle ERIBA Caravans

Eine Klasse für sich

ERIBA-Finanz erleichtert Ihnen den Weg zum Caravanbesitzer. Informieren Sie sich!

Die Unternehmensgruppe
ERIBA-HYMER-JOMI

60 Stationen in der BRD

Gutschein C

Ich möchte mehr über Ihr Programm erfahren. Senden Sie mir Ihren großen Freizeitkatalog 76 □ und die Zeitschrift „Caravan-Kurier“ □ Selbstverständlich gratis.

Gutschein ausschneiden und ab die Post an ERIBA. Absender nicht vergessen!

ERIBA-Fahrzeugbau, 7967 Bad Waldsee, Postfach 29 C Tel. 075 24/50 93

Rostschutz

sich zudem der Schaum von den Wänden lösen.

Seitdem sich Stoßstangen von Chrom- in Gummiteile wandeln, seitdem sich rostfreie Blankteile durchsetzen, lassen Rostschäden hier erfreulich nach. Chromteile sollte man im Winter dennoch wenigstens ab und zu waschen – mit dem Schmutz verschwindet auch das Salz.

Beim Chrom genügt Waschen

Besonders pflegliche Leute überziehen ihre Chrompracht dazu mit technischer Vaseline, mit (dünnem) Saison-Unterbodenschutz oder mit speziellem Chromschuttlack. Letzterer bildet eine Kunststoffhaut, die kein Wasser und kein Salz mehr herankommen läßt – wenn sie dicht ist. Auf diesen Punkt muß man besonders achten, sonst kann die Vorsorge sogar Schaden stiften.

Angerostete Chromteile übrigens sind im Auge zu behalten: Unter einer Salzkruste bilden sich aus ganz dünnem Rost innerhalb von Wochen Pickel, gegen die kein Kraut mehr gewachsen ist. Waschen ist im Winter weniger eine Angelegenheit der äußerlichen Pflege als vielmehr der Werterhaltung. Dies gilt auch für die Unterseite – zumindest nach dem Winter sollte das Auto unten gründlich gewaschen und damit entsalzt werden. Dabei müssen die Schmutzkrusten vor allem aus spitzen Winkeln ausgewaschen werden, etwa aus Taschen oberhalb der Scheinwerfer – ältere Wagen haben hier ihre typischen Durchroststellen. Gelegentliche Wäsche der Unterseite nutzt auch noch einem anderen Punkt, der bei älteren Wagen Ärger bereitet: den Bremsleitungen. Unverständlicherweise bestehen sie aus einem Mate-

rial, das Salz besonders wenig verträgt. Erst neuerdings werden zum Teil Kunststoff-Überzüge (BMW) eingeführt.

Über den Lack gibt es nicht viel zu sagen: Er leidet unter Nässe, Frost und Salz nicht, wenn er in Ordnung ist. Kleinere Schäden sollten mit dem Tupfpinsel noch vor salzigen Zeiten ausgebessert werden. Für den Lack genügt ansonsten die übliche Konservierung: Wasser sollte abperlen. Eine solche Konservierung können heute sogar automatische Waschanlagen ohne alle Polierarbeit aufbringen.

Ausbessern von Lackschäden, Konservieren und Chrompflege bilden ein weites Feld eigener Betätigung. Auch Unterbodenschutz und Hohlraumkonservierung wird mancher selbst machen wollen – für beides gibt es Heimwerker-Präparate. Besonders preiswert für den Auto-Bauch sind Mittel, die sich mit dem Pinsel verarbeiten lassen. Doch die Arbeit ist mühsam, in die hin-

Selber machen?

tersten Winkel kommt man schlecht – hier helfen Sprühdosen (die für den ganzen Unterboden zu teuer sind).

Selbst für die Hohlraum-Konservierung werden heute Sprühdosen angeboten. Wer aber weiß, wie delikat sauberes Aussprühen der Hohlräume selbst mit professionellen Düsen und Anlagen (mit viel höherem Druck) ist, der sollte sich nicht zu viel Hoffnung machen.

Überhaupt: Der Nutzen von Rost-Vorsorgen steht und fällt mit der Sorgfalt des Verarbeiters. Auf den Hersteller des Materials kommt es erst in zweiter Linie an. Daher im Zweifel lieber in die teurere, aber besser ausgerüstete Werkstatt gehen.



Blaupunkt Auto-Stereo mit ASU.*

So wird Musik zum ungestörten Klangerlebnis.

*

● **ASU = eingebaute Automatische Stör-Unterdrückung.**

ASU verbessert die Wiedergabequalität auf UKW. Denn ASU unterdrückt Störungen elektronisch. Auch Störungen, die nicht vom eigenen Wagen kommen, werden abgefangen und unhörbar gemacht. ASU – jetzt serienmäßig in allen Blaupunkt Auto-Stereos.



● **Stereo-Automatik.**

Um immer einwandfreien Empfang zu liefern, schaltet die Automatik bei zu schwachen Sendern auf Mono um. Bei starken Sendern und ungünstigen Empfangsbedingungen (Reflexion in Häuserschluchten), schalten Sie per Knopfdruck auf Mono.

● **Lautsprecher und Verstärker.**

Zwei Verstärker mit doppelter Ausgangsleistung (2 x 5 Watt) bewirken die überzeugende Stereo-Klangfülle der vier Lautsprecher.

● **Eingebauter Balance-Regler.**

Ermöglicht optimale Klangabstimmung, und damit auf jedem Platz ein gleich gutes Stereo-Erlebnis.

● **Leuchtpunkt-Frequenz-anzeige.**

Mit einem Blick erkennen Sie, welcher Sender eingestellt ist, auch nachts.

● **6 Tasten zur Wahl der Wellenbereiche.**
System „Omnimat“.

● **Umschalter für Suchlauf-Empfindlichkeit.**

Bei „hoher Empfindlichkeit“ findet der Suchlauf alle empfangswürdigen, bei „geringer Empfindlichkeit“ nur die stärksten Sender.

● **Sendersuchlauf.**

Auf Knopfdruck automatische Senderwahl. Elektronisch gesteuert.



● **Das Blaupunkt-System – führend in Europa.**

Alles aus einer Hand und aufeinander abgestimmt: Autoradio, Auto-Stereo und ASU, Verkehrslosse „ARI“, Einbausätze und Lautsprecher.

Blaupunkt Überall-Service:

2000 Kundendienststellen überall in der Welt. Das dichteste Netz in Deutschland und ganz Europa.

● **Preise.**

Blaupunkt Auto-Stereo bietet ein breites Programm von 7 Auto-Stereos an. Sie kosten je nach Ausstattung zwischen 340,- und 1.500,- DM. Vorführung, Beratung und Einbau beim Fachhandel.

Blaupunkt „Bamberg electronic“

● **Externes Programmiergerät.**

Zur Festspeicherung von 6 Sendern (2 U, M 1, M 2, K, L).

● **Mikrofon.**

Bequeme Diktat-Aufgabe durch das handliche Mikrofon mit Start/Stop-Fernsteuerung.

● **Tonbandschacht für Compact-Cassetten.**



Das integrierte Cassette-Tonbandteil für Stereo-Aufnahme und -Wiedergabe lässt sich problemlos mit einer Hand bedienen.

BLAUPUNKT

BOSCH Gruppe

Blaupunkt. Die ersten deutschen Autoradios mit 1 Jahr Vollgarantie.

Dauerbrenner

Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: Simca 1100.



Von der Konzeption her sind die bereits seit 1967 gebauten Simca 1100-Modelle heute noch „in“: Mit Quermotor, Frontantrieb und Heckklappe erweisen sie sich auch neun Jahre nach ihrem Erscheinen noch als zeitgemäß. Im Vergleich mit moderneren Konkurrenten merkt man dem Simca jedoch sein Alter an, was sich auch in einem stagnierenden Neuwagenabsatz auf dem deutschen Markt ausdrückt. Gutgepflegte Gebrauchte sind dagegen weiterhin gefragt. Diese Exemplare stehen allerdings nur selten auf dem Hof eines Gebrauchtwagenhändlers. Sie werden in der Regel von Privat an Privat verkauft.

Im Laufe der Jahre haben die Simca-Werke, Tochter-Gesellschaft des amerikanischen Chrysler-Konzerns, die Modell-Palette kontinuierlich erweitert und mit leistungsstärkeren Varianten ihr Angebot aktualisiert.

Auf Simca 1100 LS und GL mit 53 bzw. 56 PS leistenden Motoren folgten 1968 Versionen mit einem einheitlichen 55 PS-Motor, dessen Leistung 1969 auf 60 PS angehoben wurde. 1971 ent-

schied man sich dann wieder für die in der Versicherung günstigere 55 PS-Lösung. Ein Jahr später gab es dann erneut die kräftigere 60 PS-Variante, die bis heute beibehalten wurde.

1970 kam zudem eine Version mit 1294 ccm großem 75 PS-Motor auf den Markt, die über eine reichhaltigere Ausstattung (Drehzahlmesser, Halogen-Zusatzscheinwerfer, Sportlenkrad und HR-Reifen auf 5 Zoll-Felgen) verfügte. Äußerlich hob sich der Simca 1100 Special von den Standard-Modellen durch die beiden Halogen-Zusatzscheinwerfer im Kühlergrill ab.

Die häufigsten Mängel

Mangel/Alter des Autos	2 Jahre	4 Jahre	6 Jahre
Spiel in den Lenkgelenken	2,7 (0,4)*	6,9 (1,9)	13,4 (3,1)
Bremsleitungen vorn korrodiert	0,5 (0,6)	2,9 (2,6)	8,1 (6,1)
Bremsleitungen hinten korrodiert	3,9 (1,0)	9,1 (4,1)	15,2 (8,4)
Handbremse: Beanstandung am Hebelweg	1,7 (1,4)	3,4 (1,8)	5,3 (2,4)
vordere Bremse: einseitige Wirkung	0,9 (1,1)	1,6 (2,1)	4,4 (3,4)
Scheinwerferspiegel matt bzw. korrodiert	4,1 (1,6)	9,5 (3,8)	14,7 (5,8)
Abblendlicht: falsche Einstellung	6,8 (5,7)	7,2 (7,3)	10,7 (9,1)
Abgas: zu hoher CO-Anteil	13,4 (7,1)	10,5 (7,8)	---

* Angaben in Prozent (Durchschnittswerte in Klammern)



Hoch im Kurs: gebrauchter Simca 1100.

Ende 1973 erweiterte Simca das Programm weiter mit dem 82 PS starken 1100 TI, der jeweils einen kleinen Spoiler an der Front- und Heckpartie trägt. Den geänderten Marktbedürfnissen trug 1974 eine 54 PS leistende 1100-Variante Rechnung, die sich mit Normalbenzin begnügt.

Sämtlichen Simca 1100-Modellen ist eines eigen: Bei gutem Allgemeinzustand stehen sie hoch im Kurs und werden wegen ihrer praktischen Verwendungsmöglichkeit als Familienauto in der Regel um einige hundert Mark über den Verkaufspreisen gehandelt, die die im Gebrauchtwagenhandel übliche Schwacke-Liste nennt:

Baujahr/Typ	1100 LS dreitürig	1100 GLS fünftürig	1100 Special fünftürig
1969	1450	1600	—
1970	2150	2350	2350
1971	2950	3150	3200
1972	3850	4250	4300
1973	4900	5450	5500
1974	5500	6300	6500

Der Pflegezustand vieler Simca 1100-Modelle ist allerdings nicht immer der beste, denn diese Autos werden häufig von Leuten gefahren, die ihr Mobil aus Kostengründen nur unregelmäßig warten und inspizieren lassen. Dazu trägt auch bei, daß das Service-Netz von Chrysler/Simca – verglichen mit anderen Fabrikaten – nicht sehr dicht ist.

Welcher Rasierer der meistgekaufte ist, das wechselt durchaus:

1959: Braun SM3

1963: Braun sixtant

1969: Braun sixtant S

1972: Braun sixtant 6006

1973: Braun sixtant 6007

1975: Braun sixtant 8008

Falls Sie sich fragen, was die meisten Männer 1965, 1970 oder 1974 gekauft haben: Auch einen Braun. Manchmal wechselt es eben nicht.



BRAUN

Braun Rasierer scheinen etwas zu haben, das Millionen Männer immer wieder überzeugt:

eine besonders genaue und gründliche, eine besonders sanfte und saubere Art, einen Mann zu rasieren.

Der sixtant 8008 ist heute der meistgekaufte Rasierer in Deutschland.

Er ist zugleich der Beste aus der Reihe der sixtant-Rasierer. Denn er hat alles, was wir über das Rasieren wissen.

Für viele Männer war er der Grund, zu Braun zu wechseln.

Machen Sie mal Ihre eigenen Erfahrungen damit. Es sind immer die besten.

Braun sixtant® 8008. Die Summe unserer Erfahrung.

Gebrauchtwagenberatung Simca 1100

Ein typischer Mangel am ansonsten robusten 1100er-Triebwerk, das in der Regel Laufleistungen von mehr als 120 000 Kilometer erreicht, ist Ölverlust, der zwar nicht gerade bedenklich ist, aber beim TÜV bisweilen Schwierigkeiten machen kann. Daß die Elfhunderter-Triebwerke robust sind, be-

Robuster Motor

kam die deutsche Simca-Niederlassung zu spüren, denn der eigens eingerichtete Motor-Reparaturbetrieb wurde wegen mangelnder Auslastung geschlossen — die Austauschmotoren kommen heute aus Poissy bei Paris nach Deutschland. An den Getrieben ist häufig die Synchronisation des zweiten Ganges defekt.

Abgestellt wurde dagegen ein Schwachpunkt vergangener Zeiten: Bei den ersten Elfhunderter-Modellen waren die Antriebswellen vorzeitig verschlissen und es kam in Deutschland, wo mehr Salz als in Frankreich ge-

streut wurde, nach den beiden Wintern 1968/69 und 1969/70, zu einem regelrechten Gelenk-Sterben. Abhilfe erzielte Simca 1970 durch verstärkte Gelenke, die zudem durch zusätzliche Gummimanschetten besser abgekapselt wurden. Vor dem Kauf eines Gebrauchten empfiehlt es sich, darauf zu achten, ob die Umhüllungen der Kardangelenke noch intakt sind. Selbst bei kleinsten Rissen besteht bereits die Gefahr, daß Salzwasser eingedrungen und das Gelenk verschlissen ist.

Auffallend häufig ist laut Untersuchungen des TÜV „Spiel in der Lenkung“ zu beobachten: Bei 13,4 Prozent aller sechs Jahre alten Elfhunderter bemängelten die Prüfer des TÜV diese Position, während der Durchschnitt aller Autos hier mit 3,1 Prozent wesentlich besser abschnitt. Jüngere Modelle sehen in dieser Prüfposition im Vergleich zum Durchschnitt ebenso schlecht aus (siehe Mängel-Statistik). Diese Prüfung läßt sich leicht selbst vornehmen, indem man von außen am Lenkrad dreht und beobachtet, ob die Lenkradbewegungen ohne Spiel von den Spurstangen auf die Vorderräder übertragen werden.

Dank guter Lackierung und einer Verbesserung des Rostschutzes im Jahre 1972 tritt Rost in besorgniserregendem Maße nur bei schlecht gepflegten Exemplaren auf. Bevorzugte Stellen, an denen er zuerst blüht, sind die unteren Türpartien, die Türschweller, die Kotflügelränder an den Radausschnitten und die Radläufe im Motorraum.

Vorzeitigem Verschleiß ist auch die Auspuffanlage ausgesetzt, die meist alle zwei bis drei Jahre erneuert werden muß. Rost tritt hier zuerst am Schalldämpfertopf und an den Anschlußstellen der Zwischenrohre auf. Häufiger als bei einigen anderen Konkurrenten müssen bei den Elfhundertern von Simca auch die Bremsleitungen ersetzt werden. Bei fast jedem sechsten sechs Jahre alten Simca 1100 stellte der TÜV korrodierte hintere Bremsleitungen fest (Durchschnitt: 8,4 Prozent). Empfehlenswert ist vor dem Kauf auch ein Blick in die Scheinwerfer, deren Spiegel ebenfalls häufiger als üblich matt oder korrodiert sind.

Klaus Wießmann

**Nächste Beratung:
Mercedes 200 D/220 D**

Der Stern des Caravaners



Damit Sie ein stolzer Caravaner werden ... fordern Sie Ihre persönliche STERN-Information an ... Kostenlos.

Name _____

Wohnort _____

Straße _____

STERN

CI Caravans Wilk GmbH 6550 Bad Kreuznach Postfach 349/ EE 2

Holts

Wartung und Pflege selberrnachen, Werte erhalten. Die Antwort darauf, daß Autofahren immer teurer wird. HOLTS hat die richtigen Mittel. Zum Beispiel Steel Wheels, den Felgenspray aus Kunststoff und Edelstahl-rostfrei für sicheren Schutz gegen Rost und Steinschlag. Zuverlässig und preiswert. Wie alles von HOLTS.

Steel Wheels

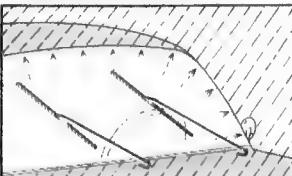
weyer

REGEN abweiser

NEU

Aus der Luftfahrt für den Autofahrer

für Windschutzscheiben, Seiten- und Heckfenster. weyer Regenabweiser bildet einen unsichtbaren, transparenten Film, der auftretenden Regen in kleine Tropfen zerlegt und durch den Fahrtwind selbsttätig abrollen läßt.



Bessere Rundumsicht bei Regen und Schnee. Kein sichtbehindernder Wasserfilm mehr. Gute Sicht auch bei Abheben der Scheibenwischer.

Mehr Sicherheit bei Regenfahrten durch weyer Regenabweiser.

weyer

4 Düsseldorf 32/Abt. 12

Erhältlich im Fachhandel, in Kaufhäusern, insbesondere Kaufhof, Neckermann, Quelle, Woolworth, und bei Ihrer Tankstelle, z. B. Esso

Auto-Schonbezüge



Lammfell-Bezüge

ab Fabrik — sehr preisgünstig. Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name _____
() _____
Ort _____
Straße _____ A 21

ERICH HUND
325 HAMELN
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
Telefon 05151/7625
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

DIWS - FORMEL 1 - INTEGRAL



Ein Helm der Spitzenklasse — geschaffen für Anspruchsvolle. Außerdem führen wir die Markenhelme von AGV, LEVIOR, BERTONE, NOLAN.



Fordern Sie unser Angebot an! Es lohnt sich!

Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Rellingen, Sauerbruchstr. 3-6, Tel. 0 62 05/67 67, Telex 04 65 980

Talbot-Spiegel mit den bildschönen international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval“ (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare“ (rechteckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Ebersstraße 80



Sebring

AUSPUFFANLAGEN

Garantie:
1 Jahr/20 000 km!

7 VORTEILE

- 1 Treibstoffersparnis
- 2 Mehrleistung
- 3 Bessere Beschleunigung
- 4 Keine Veränderung am Vergaser
- 5 Vernickelte Innenteile
- 6 Aus Präzisionsstahlrohr
- 7 Angenehmer dumpfer Ton

Sebring bringt den innen vernickelten Langzeitauspuff mit sportlicher Note und brillantem Aussehen. Durch wesentlich geringeren Staudruck Mehrleistung bei weniger Treibstoffverbrauch.



mit Allgemeiner Betriebserlaubnis (ABE) TÜV Abnahme nicht erforderlich

Sebring

Prospekt kostenlos, Postkarte genügt!

Zentral-Auslieferungslager
6301 Heuchelheim 1
Postfach 25

(Generalvertretung für die Schweiz)
Bachtel-Fahrzeugbedarf, 8340 Hinwil, T. 01/78 14 07, 78 28 91

testasa-e löst Potenzprobleme

Leistungsschwund nach Alter in % Sexuelle Potenz

30	Alter	- 8%
35		- 13%
40		- 25%
45		- 33%
50		- 47%
55		- 51%
60		- 55%
65		- 60%

Gegen geistige und sexuelle Erschöpfungszustände gibt es testasa-e. Die Potenz wird gezielt aufgebaut, die Erregbarkeit gesteigert durch Vitamin E und vier natürliche Heilpflanzen-Extrakte. testasa-e verstärkt die Durchblutung, regt die Hormonproduktion an und beeinflusst das Sexualzentrum.

testasa-e ist besonders gut verträglich. Keine Gewöhnung. Nur in Apotheken - rezeptfrei.

Lesart: Die Prozentzahl gibt den natürlichen Schwundwert an.

★ Heute noch anfordern! ★

Unsere neuesten und aktuellsten
Autozubehör-Spezial-Katalog 1975/76
Hochinteressant für jeden Autobesitzer



Schutz vor Ladenschäden

durch die **WELLPUT-Polsterleiste** in der Garage

Die elastischen Leisten haben eine feste Außenhaut mit Lederumrandung und sind 1,50 m lang (einfache Verklebung)

10 cm breit: DM 29,-/Stück
20 cm breit: DM 45,-/Stück

entw. UNTER: Porto und Verpackung (Gehobelt)



WELLWOOD · 415 Krefeld 1 · Industriestraße 56

RADAR-WARNGERÄT



für vernünftige Fahrer. Aus Vorrat lieferbar. DM 180,- (inkl. MwSt.) frei Haus. Prospekt bitte anfordern bei:

EFKA IMPORT

Lorentzstraat 152, Zandvoort — Holland

PEMAS



Hören ohne stören mit dem neuen

Auto-Hör-System JET

- mühelos an jedes Radio anzuschließen und auf jede Kopfstütze zu schließen
- Hörer abnehmbar wie Autotelefonhörer in die Hand zu nehmen.

Haltegurt mit 1 Hörer kpl. DM 69,-
2. Zusatzhörer DM 46,-
NN-Versand. Prospekte kostenlos

PEMAS PRODUCTIONS GMBH
D-8021 NEURIED-MÜNCHEN
EICHENSTR. 98

TEL. 089/755 22 68
TELEX 06 2120 65

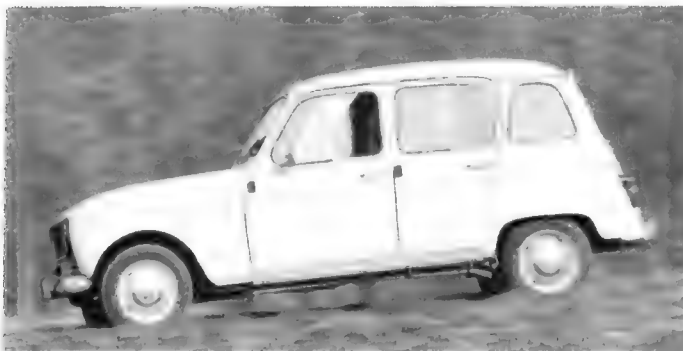
Leser über ihre Autos

Renault 4 Export, Citroen 2 CV 4, Datsun Cherry 100 A, Opel Kadett B, VW Polo.

R 4 Export

Baujahr 1974

Zugelassen Ende Oktober 1974, hat mein R 4 heute einen Kilometerstand von 37 000 erreicht. Reparaturen bisher: Windschutzscheibe erneuert, festkorrodierte Wischerwelle erneuert (14 DM, Selbsteinbau) und hinten links und rechts Radlager ausgewechselt (90 DM, Selbsteinbau).



Renault 4 Export

Sonstige Mängel: Wassereinbrüche unter dem Armaturenbrett (beim Auswechseln der Wischerwelle beiseite), links vorne und hinten einseitig abgefahrene Reifen sowie ein sehr hohes Geräuschniveau wegen schlechter Schallisolierung zum Motorraum.

Die angenehme Seite: Trotz der recht zügigen Fahrweise ein Benzinkonsum von 7,5 L/100 km und ein kaum meßbarer Ölverbrauch.

Fazit: Ein anspruchloses Fortbewegungsmittel, das als ganze Pflege regelmäßig einen Ölwechsel und nach jeweils 15 000 km einen neuen Satz Zündkerzen und einen Luftfilter spendiert bekommt und dafür bis heute kein einziges Mal seinen Fahrer im Stich ließ.

Ernst Friedrich Hahn,
Mömlingen

Citroen 2 CV 4

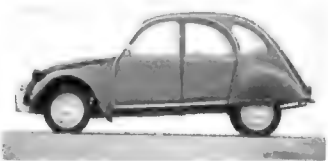
Baujahr 1974

Um feststellen zu können, wie billig Autofahren sein kann, bestellte ich mir im Mai 1974 einen Citroen 2 CV 4. Als Zweitwagen habe ich mit diesem Fahrzeug inzwischen 40 000 km zurückgelegt und kann insgesamt nur Gutes berichten.

Es ist zwar in der Tat ein Unterschied, wenn man aus



einem Alfa aussteigt und in die Ente einsteigt. Nur — nimmt man einmal nicht die Geschwindigkeit, Durchzugsvermögen oder andere Kriterien als Maßstab, sondern die tatsächlichen Kosten, so ist der 2 CV 4 unschlagbar.



Citroen 2 CV 4

Der Benzinverbrauch (Super) schwankte zwischen 4,8 Liter (im vierten Gang bei gemütlichen 75 km/h) und 5,8 l (bei Vollgas und 120 km/h laut Tacho). Im Durchschnitt ergab sich bei wechselnder Fahrweise ein Verbrauch von 5,5 Liter pro 100 Kilometer, Ölverbrauch maximal 0,2 Liter je 1000 km.

Dazu bis heute drei Inspektionen zu je ca. 160 Mark. Wermutstropfen ist allenfalls die nachlässige Verarbeitung. Außen zeigen sich an einigen Stellen kleinere Rostflecken.

Werner Rudorf,
Kerpen

Datsun Cherry 100 A

Baujahr 1973

Im Juli 1973 erwarb ich einen Datsun Cherry 100 A, mit dem ich bis heute 56 000 km gefahren bin. Außer den regelmäßigen Inspektionen mußte mein Wagen nicht in die Werkstatt. Der Benzinverbrauch liegt bei rund 8,5 L/100 km.

Ernst Grabisch,
Korschenbroich

Opel Kadett B

Baujahr 1971

Im Juni 1974 kaufte ich einen gebrauchten Opel Kadett, der 55 000 km auf dem Tacho hatte. Heutiger km-Stand 114 000. Bis zum km-Stand 55 000 war der Wagen vom Erstbesitzer scheckheftgepflegt. Da ich im Jahr fast 50 000 km fahre, habe ich nicht die Zeit, den Wagen oft in der Werkstatt zu lassen. Ölwechsel wird alle 10 000 km durchgeführt, Zündung, Ventile, Kerzen, Kontakte usw. werden alle 25 000 bis 30 000 km erneuert bzw. eingestellt.

Während der letzten 59 000 km wurden folgende Reparaturen durchgeführt: Bei Kilometerstand 56 000 Wasserpumpe erneuert. Neue Auspuffanlage (57 000 km), vier neue Stoßdämpfer sowie Umrüstung auf Halogen H4-Licht (70 000 km), linkes Türschloß erneuert (80 000 km), neue Bremsbeläge vorn (90 000 km), neuer Keilrie-

men (103 000 km). Bei Kilometerstand 111 000: Ventile neu eingeschliffen und Vergaser eingestellt.



Opel Kadett B

Insgesamt war keine Reparatur teurer als 200 Mark. Der Benzinverbrauch beträgt 8,2 Liter Super/100 km. Ölverbrauch 1 Liter auf 1000 km.

Der Lack ist wie neu, Chromteile, die noch nie geputzt wurden, sind ebenfalls wie neu, und von Rost ist nichts zu sehen.

Thomas Söchtig,
Braunschweig-Bienrode

VW Polo

Baujahr 1975

Mitte Juli dieses Jahres erstand ich einen gebrauchten VW Polo. Das Auto diente als Vorführwagen und hatte 10 200 km auf dem Tacho. Bis heute ist mein Polo 17 600 km gelaufen und hat bisher keinen Grund zu ir-



VW Polo

gendeiner Beanstandung gegeben. Werkstatt-Aufenthalte gab es nicht. Der durchschnittliche Benzinverbrauch ist mit 7,8 L/100 km vergleichsweise gering.

Engelbert Horstkötter,
Münster

Autofahren muß nicht teuer sein. Mit uns.

Innocenti Mini Cooper

Baujahr 1974

Seit März letzten Jahres fahre ich einen Innocenti Mini Cooper 1300. Laut Kaufvertrag sollte das Auto rot-schwarz lackiert sein, ausgeliefert wurde es aber hellblau-weiß. Bei 6000 Kilometern wechselte ich wegen Anschaffung breiterer Felgen die noch nicht ganz abgefahrenen Reifen gegen neue Stahlgürtelreifen aus, die heute (nach 16 000 Kilometern) noch ein sehr gutes Profil aufweisen. Bei Kilometerstand 8000 brach der Lichtschalter und mußte erneuert werden.

Weiter war die Pumpe für die Scheibenwaschanlage defekt. Zu bemängeln ist die schlechte Luftzufuhr für die Defrosterdüsen an der Frontscheibe. Der Benzinverbrauch liegt im Durchschnitt bei neun Litern pro 100 Kilometer.

Walter Schmid,
Burtenbach

Autobianchi A 112

Baujahr 1973

Mein A 112 hat nun schon 54 000 km auf dem Buckel. Zu kritisieren wäre eigentlich nur der rostanfällige Auspuff, der, ehe ihn der Rost dahinraffte, zweimal am Krümmer abbrach, sowie die nachlässige Werkstatt. Insgesamt hielt sich der Rostbefall in Grenzen. Laut Tacho beträgt die Höchstgeschwindigkeit noch immer über 150 km/h. Der erste Satz Reifen hielt 38 000 km, die ersten Stoßdämpfer sind noch immer in Ordnung. Der Motor ist absolut zuverlässig. Der Benzinverbrauch steigt nicht über 7,4 Liter pro 100 Kilometer.

Dieter von Grauvogl,
Mering

Unser Angebot für Sie:

Wir sind der größte Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit in der Bundesrepublik.

Wir sind für jeden da, der zuverlässigen Versicherungsschutz wünscht.

Wir kalkulieren für unsere Mitglieder äußerst günstige Beiträge. Ein Vergleich lohnt!

Wir zahlen für die vergangenen zwei Versicherungsjahre ca. 10,5 % der geleisteten Beiträge an unsere Versicherungsnehmer zurück (Beitragsrückvergütungen).

Wir belohnen unfallfreies Fahren auch mit hohem Schadenfreiheitsrabatt.

Wir bieten exakten Service und eine schnelle Schadenregulierung. Überall.

Wann kommen Sie zu uns?

(Ihren bisherigen Schadenfreiheitsrabatt übernehmen wir gern).



Haftpflichtverband der Deutschen Industrie und Feuerschadenverband V.a.G., Hannover

Ja, ich interessiere mich für Ihr Angebot. Meine Angaben:

10

Name	Adresse
Fahrzeugart	Fahrzeughersteller
Fahrgestell-Nr.	Kennzeichen
zugelassen in	
PS	Schadenfreiheits-Rabatt
Deckungssumme	Kasko
Insassen-Unfall	Reisegepäck

- ☐ Bitte senden Sie mir ausführliches Informationsmaterial
- ☐ Bitte machen Sie mir ein detailliertes Angebot
- ☐ Ich habe mich entschieden. Senden Sie mir Antrag und Versicherungs-Doppelkarte
- Haftpflichtverband der Deutschen Industrie und Feuerschadenverband V.a.G.
Hauptverwaltung 3 Hannover, Wedekindstraße 22-24, Fernruf (05 11) 6 26 31

Männersachen

Von der Winchester bis zum Mini-Wecker.

Der Jugendtraum von einer Winchester läßt sich mit dem Modell Erma EG 76 vergleichsweise preiswert erfüllen. Das Repetiergewehr für 320 Mark verschießt zehn Schuß vom Vier-Millimeter-Kaliber; eine

Gasabzapfung sorgt dafür, daß die Geschoßenergie unter den vorgeschriebenen 7,5 Joule und somit die Büchse waffenscheinfrei bleibt. Ein Zielfernrohr, zusammen mit Futteral und 100 Schuß Munition für weitere

100 Mark erhältlich, erlaubt die präzise Auslöschung ganzer Ziffernreihen auf der Zimmer-Zielscheibe nach Westernmanier. Hersteller: Erma Werke GmbH, 806 Dachau, Johann Ziegler-Straße 13-15.



Als Rolls-Royce unter den HiFi-Lautsprechern gilt unter Kennern die Phonogen-Box. Das kommodengroße Gehäuse wird in einem aufwendigen Verfahren aus Kunststoff und Leichtbeton gegossen und nutzt das von der Trompete her bekannte Prinzip der gekrümmten Schallführung aus. Das Resultat sind ungewöhnlich saubere Bässe bis herab zu 18 Hertz und eine gewaltige Klang-

fülle selbst bei geringen Verstärkerleistungen. Eine raffinierte Unterteilung der Lautsprechermembrane, vom Erfinder zum Patent angemeldet, sorgt sogar in kleinen Räumen für eine dreidimensionale Abstrahlung, die an Natürlichkeit der Quadrophonie überlegen ist. Der auch formal feine Lautsprecher kostet als Paar 9600 Mark. Hersteller: Expophon KG, 7792 Beuron 2, Langenbrunn 16.



Jede Flasche Williamine trägt ein nummeriertes Echtheitsiegel. So streng ist der Brauch beim Destillateur Morand im Schweizer Kanton Wallis. Das fashionable Getränk, – Preis 42 Mark – für das pro Liter fast 13 Kilogramm ausschließlich – weiß gesetzlich vorgeschrieben – Birnen des Rhönetales vergoren werden, wird wegen des aromatischen Geschmacks auch vom belgischen Königshaus geschätzt. Vertrieb: Monopole Getränke Werner Görtz, 4444 Kaarst 1, Industriestraße.

Ein Triumph der Elektronik ist die Kamera Contax RTS, in der weitgehend mechanische Teile durch eine Vielzahl computer-schneller Schaltelemente ersetzt wurden. Die Zeiss-Werke entwickelten eigens dafür lichtstarke Optiken von 15 bis 1000 Millimeter Brennweite. Japans Kamera-Koloß Yashica konstruierte die Elektronik und Fein-

mechanik. „Butzi“ Porsche tüftelte in seinem Stuttgarter Design-Zentrum ein handfreundliches Gehäuse aus. Zu den Finessen des um 1500 Mark teuren Profigeräts zählen das elektro-magnetische Auslösesystem und 64 Zubehörteile, darunter ein Motorantrieb für knapp 500 Mark. Vertrieb: Yashica Europe GmbH, 2 Hamburg 28, Billstraße 28.

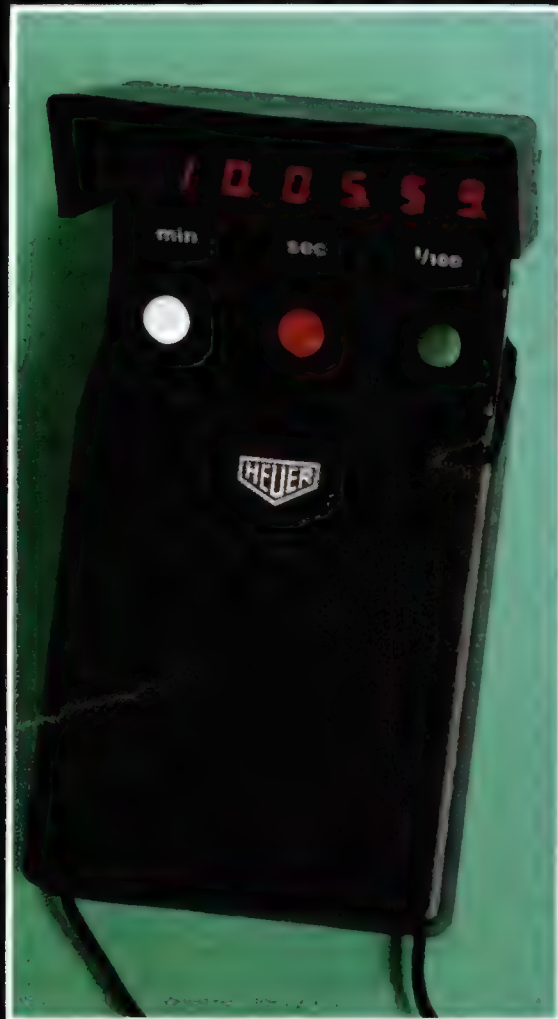


Für avancierte Espressotrinker empfiehlt sich die chromglänzende und italienische gestylte Kaffeemaschine des Mailänder Herstellers Ama. Das Modell 110 Vap für 288 Mark presst mittels Dampf und Druck aus eingemahlenem Bohnenpulver vier Tassen würzigen Espressos. Ein Verdampferrohr schäumt wecks Zubereitung von Cappuccino vorschriftsmäßig die Milch auf. Vertrieb: Et Cetera, München 22, Wurzerstraße 11.



Halb so groß wie eine Streichholzschachtel ist der Mini-Wecker von Stowa für 167 Mark, der einschließlich einem Lederetui geliefert wird. Das Uhrwerk funktioniert mechanisch, der Weckteil bezieht seine Kraft aus einer winzigen Batterie, die ein Jahr überdauern soll. Trotz seiner Dimensionen tönt er ausreichend laut, um Normalschläfer aufzuwecken. Hersteller: Stowa, 7888 Rheinfelden.

Die kleinste elektronische Stoppuhr der Welt nennt der renommierte Schweizer Hersteller Heuer sein 690 Mark teures Modell „Microsplit 530“. Nur 100 Gramm schwer und kaum größer als eine Tonbandkassette, arbeitet das quarzgesteuerte Präzisionsinstru-



ment auf 1/100 Sekunde genau. Dank sinnreicher Schaltkombinationen erlaubt es Einzel-, Zwischen- und Mehrfachmessungen, die von rot flackernden Leuchtdioden angezeigt werden. Der Microsplit enthält normale, das Schwestermodell 520 wiederaufladbare Batterien. Vertrieb: Heuer Time GmbH, 8 München 19, Leonrodstraße 58.

Privatsache

Harald Ertl: mit eigenem Rennwagen in der Formel 1.

Von Karl Mauer

Es gibt keinen Rennfahrer, der von sich behaupten könnte, die deutsche Sprache in irgendeiner Form bereichert zu haben – mit einer Ausnahme: Der Deutsch-Österreicher Harald Ertl brachte ein Verb in die deutsche Umgangssprache ein, das zwar in keinem Wörterbuch nachzulesen ist, von dem jedoch in Fachkreisen jeder weiß, was es bedeutet – „ertln“ heißt nämlich, mit einem Rennwagen so umzugehen, wie es Ertl in seiner Sturm- und Drangzeit tat, als er für die Zerstörung hochkarätiger Renngeräte bekannt war.

Ertl, 27 Jahre alt, ist bei solchermaßen übler Nachrede nicht ganz wohl: „Wenn man den einzelnen Dingen nachgeht, kommt man sehr schnell darauf, daß ich nie einen Totalschaden gehabt habe, sondern immer nur Blessuren leichter Art. Was man mir übelgenommen hat, war meine Einstellung dazu. Wenn eine Beule im Auto war, bin ich zurückgekommen und habe gelacht. Ich habe mich aber nicht gefreut, weil das Auto kaputt war, sondern weil ich gesund war, weil mein Kopf noch dran war und ich noch gehen konnte. Ein Auto kann man wieder herrichten, und insofern war es mehr eine Art Galgenhumor.“

Einmal freilich war ein Ertl-Auto kaum noch herzurichten: ein Formel V-Rennwagen, der seinen Besitzer

und Lenker in dessen erstem Rennjahr im Verlauf eines mehrfachen Überschlages abschüttelte. Während des anschließenden fünftägigen Aufenthalts im Krankenhaus von Adenau legte Ertl den Grundstein zu dem, was er heute „mein Markenzeichen“ nennt: ein Vollbart, dessen Oberteil in zahllosen Spitzen allen physischen Gesetzen zum Trotz gen Himmel sprießt. Die widernatürliche Form kommt nicht von ungefähr: In einem stets gleichbleibenden Ritual wird die Manneszierde allmorgendlich mit Seife gewaschen und anschließend in feuchtem Zustand mit Hilfe einer Bürste und eines Föns in Schwung gebracht.

Der Bart, „der mich nur im Winter stört, wenn beim Skilaufen die Atemluft gefriert und sich in Form von Eiszapfen darin festsetzt“, ist zweifellos eine Reminiszenz an Ertls österreichische Heimat. In Zell am See geboren, verschlug es Jung Harald im Gefolge seines Vaters, eines Bauingenieurs mit stets wechselndem Einsatzbereich, über mehrere Stationen, vor elf Jahren nach Mannheim, wo er heute noch bei seinen Eltern wohnt. Österreicher ist er trotzdem noch: „Es hat für mich überhaupt keinen Vorteil, wenn ich die Staatsbürgerschaft wechsle, im Gegenteil: In Deutschland müßte ich dann unter Umständen noch zur Bundeswehr. Was also spricht dafür?“

Ertls Schritt in den Rennsport überhaupt gleicht dem in die Formel 1 aufs Haar. Beide vollzogen sich ohne einen Pfennig Eigenkapital, nur war für das Formel 1-Projekt das Fünzfachere dessen notwendig, was Ertl 1969 brauchte, um sich einen Formel-V-Rennwagen zu kaufen. Der damalige Maschinenbau-Student im ersten Semester (dem nur noch zwei weitere folgten), ging die Finanzierung unbekümmert forsch an: „Von Salzburg aus rief ich meinen Bruder in Mannheim an, mit der Bitte, mir 1000 Mark zu schicken. Auf die Frage, wofür, habe ich ihm geantwortet, ich hätte mir einen Formel V-Rennwagen gekauft. Als das Geld da war, bin ich nach Mannheim gefahren und habe gesagt: Jetzt brauche ich noch einmal 9000 Mark. So hatte ich das Geld für einen Formel V-Rennwagen zusammen.“

1969 und 1970 fuhr Ertl Formel V im Kaimann-Team, anschließend Tourenwagen- und Formel 3-Rennen bei dem Mannheimer Alfa Romeo-Vertreter Helmut Hähn, danach Tourenwagen-Rennen bei Alpina und in loser Reihenfolge Formel V- und Formel 3-Läufe. Zwischendurch blieb noch Zeit für ein Volontariat bei der Fachzeitschrift „rallye racing“, die ihn heute als Redakteur mit einem monatlichen Salär von 1000 Mark netto beschäftigt, als Mitarbeiter in der vordersten Front sozusagen.

Doch nicht nur in der Höhe des Einkommens unterscheidet sich Harald Ertl von seinen Formel 1-Kollegen, zu deren Zirkus er seit dem Grand Prix von Deutschland gehört. Er ist der einzige echte Privatmann im harten Grand Prix-Geschäft, darüber hinaus der einzige Fahrer, der sein eigenes Auto steuert. Auch in anderer Hinsicht ist der Aufsteiger eher ein Anti-Formel 1-Pilot: Von körperlichem Ausgleichstraining hält er wenig. „Meines Erachtens reicht es aus, wenn man täglich für eine bestimmte Zeit unter Höchstbelastung steht. Schlimm ist es nur, wenn man die ganze Zeit herumliegt, nichts tut, und der ganze Kreislauf praktisch zusammenbricht.“

Beim Grand Prix Deutschland pochte das Herz des Nichttrauchers Ertl rund 160-mal in der Minute, was nicht gerade wenig ist, aber Ertl ist sicher: „Mein Kreislauf ist ziemlich stabil und hält auch unter Extrembelastungen einiges aus.“ Daneben gibt es eine weitere Konditionsquelle: jene 10 000 Kilometer, die Ertl monatlich in seiner Eigenschaft als Teamchef, Manager, Rennfahrer und Journalist im Straßenverkehr zurücklegt.

Bei einem Österreicher, der sich praktisch ohne eigenes Geld einen Platz in der For-

„Mein Bart ist mein Markenzeichen“: Harald Ertl.



Der neue ams-Kalender 1976



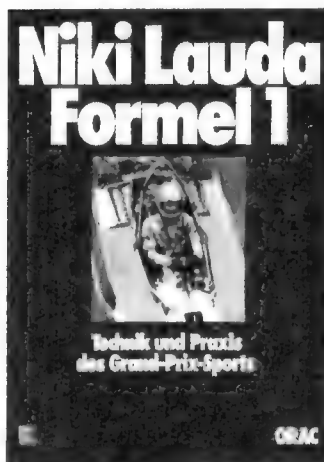
Die aktuellsten und erregendsten Fotos der Rennsaison 1975

Dieser bei allen Motorsportfreunden beliebte Kalender ist ab sofort lieferbar! Wie in jedem Jahr bringt dieser Kalender wieder hochaktuelle Fotos in brillanten Farben aus der letzten Saison. In Motivauswahl und Drucktechnik läßt dieser Kalender keine Wünsche offen. Sichern Sie sich rechtzeitig Ihr persönliches Exemplar und bestellen Sie am besten noch heute die heiße Motorsportatmosphäre für das kommende Jahr!

13 vierfarbige Kunstdruckblätter im Großformat 55 x 29 cm DM 18,-

Niki Lauda – Formel 1

Technik und Praxis des Grand Prix-Sports



Aus den Gedanken, die Technik zum Leben zu bringen, ist zwangsläufig das Berufsbild des Formel 1-Piloten geworden. Wie geht die Arbeit in dieser Branche vor sich? Erst die Kenntnis des technischen Backgrounds läßt viele Szenen, die vor dem Fernsehschirm kaum (oder nur falsch) erklärlich sind, verständlich werden.

Man weiß, wie sehr der technische Intellekt Niki Laudas an seinen Erfolgen mitbeteiligt ist. Er ist daher der ideale Mann, um ein Standardwerk über die technischen Hintergründe und Zusammenhänge seines Sports zu schreiben.

Dieses Buch ist keine Helden-Saga, es ist kein Buch über Niki Lauda, sondern die Erklärung seines Berufslebens. Lauda hatte das Gefühl, es müßte für alle Motorsportfreunde, die immer hörten „Wir haben mehr Flügel gegeben und weniger Vorspur, wir haben dies getestet und jenes...“, interessant sein, einmal ganz genau zu erfahren, was hinter dem ganzen technischen Kram steckt.

256 Seiten, reich bebildert, 16 Seiten vierfarbig, Leinen, DM 38,-

Sie erhalten diese Bücher in jeder guten Buchhandlung, beim Auto-Zubehörhandel, den Buchabteilungen der Kaufhäuser oder mit nachstehendem Bestellchein im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden! direkt von „Motorbuch Stuttgart“. Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte auf einer einfachen Postkarte bei:

MOTORBUCH • 7 STUTTGART 1 • POSTFACH 1370
DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN Motorbuch • 7 Stuttgart 1 • Postfach 1370 • Tel. 64 20 31

Versandkosten Deutschland: Ab DM 48,- portofrei. Versandkosten europ. Ausland: DM 5,50 (nur Nachnahmeversand). Bitte liefern Sie mir sofort:

..... Exemplar(e) ams-Kalender 1976 DM 18,-

..... Exemplar(e) Niki Lauda - Formel 1 DM 18,-

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Absender:

Eigentumsvorbehalt gem. § 455 BGB · Erfüllungsort u. Gerichtsstand Stuttgart

Harald Ertl

mel 1 erkämpft hat, drängt sich zwangsläufig der Vergleich mit dem neuen Automobil-Weltmeister Niki Lauda auf, der unter ähnlichen Vorzeichen hochstieg. Daß dieser für ihn ein Vorbild gewesen sei, weist Ertl in selbstsicherer Entschiedenheit zurück: „Der Vergleich hinkt, denn Nikis Familie ist eine der reichsten Österreichs, und er hat einfach etwas im Hintergrund. Wenn er etwas verliert, ist ein Teil seines Erbes weg, aber bei mir ist keine Substanz da.“

Schulden“ aufhäufen, hatte Ertl ohnehin nicht beabsichtigt, als er beschloß, beim Großen Preis von Deutschland sein Formel 1-Debüt zu geben. Er hatte vielmehr an den heute üblichen Weg gedacht, nämlich einen Wagen für diese eine Veranstaltung vom Rennlord Alexander Hesketh zu mieten. Dessen Sieg mit James Hunt beim Grand Prix von Holland ließ jedoch plötzlich den Mietpreis von 8000 auf 15 000 englische Pfund hochschnellen, zum anderen war die Möglichkeit, auf andere Teams auszuweichen, gleich null. Denn durch die Mas-



Als Privatfahrer unterwegs: Ertl im Hesketh 308.

Doch so risikofreudig, wie es scheinen mag, ist auch Ertl nicht. Sein Netz beim Drahtseilakt Formel 1 ist eine fast schon überproportionierte Versicherung, die ihn pro Rennen mit 3600 Mark bei 9000 Mark Selbstbeteiligung absichert. „Ich habe den Wagen zum Wert von 90 000 Mark ohne Motor und Getriebe versichert. Es steckt eine Menge Fremdkapital in meinem Formel 1-Projekt, und ich muß bemüht sein, das Risiko im Rahmen zu halten.“

Ausgaben in einer Höhe, die letztendlich „einen Berg von

senkarambolage beim englischen Grand Prix waren leerstehende Formel 1-Rennwagen plötzlich Mangelware geworden.

Da Ertl für den deutschen Grand Prix schon alle notwendigen Gelder locker gemacht hatte und andererseits „nicht als Lügner oder Märchenerzähler dastehen wollte“, trat er die Flucht nach vorn an, kaufte mit dem Geld „sehr guter Freunde“ jenen Hesketh 308, dessen Wert der Lord mit 90 000 Mark bezifferte, und zwei Cosworth-Motoren zum Preis von fast 60 000 Mark.

„Ich bin“, resümiert Ertl, „eigentlich Formel 1-Besitzer wider Willen.“

In der Folge lernte er kennen, welche Probleme Wartung, Betreuung und Einsatz eines Formel 1-Rennwagens aufwerfen. „Die Organisation und das ganze Drumherum sind ja viel schlimmer, als das einfache Fahren.“ Auf sich allein gestellt und ohne fachlichen Rat, mußte Ertl Erfahrungen sammeln. Beispielsweise die, daß die vermeintlichen Bremsprobleme am Auto überhaupt keine waren: „Man kann das Bein im Auto nicht im Knie strecken, da darunter der Feuerlöscher liegt. Man muß also aus dem Fußgelenk heraus bremsen. Und da im Laufe eines Rennens immer ein gewisser Leerweg auftritt, war irgendwann der Punkt gekommen, wo mein Fuß zu kurz war. Ich habe dann einen Holzklotz aufs Bremspedal geschraubt und hatte keine Probleme mehr.“

„Mit guten Mechanikern, die natürlich in der laufenden Saison nicht zu haben sind, rechne ich mir im nächsten Jahr eine gewisse Chance in der Formel 1 aus. Ich habe im nächsten Jahr die Möglichkeit, für eine Million Mark bei Hesketh zu fahren, aber wenn ich mein eigenes Auto habe, kann ich mir die Rennen aussuchen und möglicherweise ein Geschäft daraus machen.“

Derzeit ist Ertl auf der Suche nach mindestens einer Million Mark, die ihn die nächste Saison mit dem eigenen Auto kostet. Eine sicherlich nicht gerade angenehme Aufgabe für einen Mann der von sich behauptet, ein „sehr, sehr fauler Mensch“ zu sein, der sich hinlegt und ausruht, wann immer sich die Gelegenheit dazu bietet.



**Weitere Sportberichte
ab Seite 161**

Direkt importiert!



★ Irish Melange
★ Old London Blend
★ Scottish Mixture

in der aromatischeren Frischdose DM 5,-

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

Preisliste: Nr. 28,
gültig ab 1. Oktober 1974

**Gewerbliche Gelegenheits-
anzeigen und Stellenangebote**
1 mm Höhe bei 43 mm
Spaltenbreite DM 11,75
zuzüglich 11% MwSt.
Preise gültig bis Heft 26/75.

**Private Gelegenheitsanzeigen
und Stellengesuche**
1 mm Höhe bei 43 mm Spalten-
breite DM 6,30 inkl. MwSt.

Chiffre, falls bestellt,
DM 5,— inkl. MwSt.
Chiffre-Zuschriften bitte
ausreichend frankiert mit
deutlicher Angabe der Chiffre-
Nummer auf dem Briefumschlag
an auto motor und sport,
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042, senden

H = Gewerbliche Anzeigen,
die nur mit Telefon-Nummer
erscheinen.

Anzeigenschluß für die nächsten Ausgaben

Heft 24 erscheint am 22. 11.
Anzeigenschluß ist am 28. 10.
Heft 25 erscheint am 6. 12.
Anzeigenschluß ist am 12. 11.

Alfa Romeo

**ALFA-Gebrauchteile zu verk.
Unfallwagen gesucht.**

Norbert Schmidt, 415 Krefeld,
Iselstraße 35, Telefon 0 21 51 / 3 59 94

Berlina 1750, Bj. 71, TÜV neu, gt. erh.
Mot. 1600/89 PS, 3200.— VB, 0 62 02/
55 48. 50 888

Alfetta, Bj. 73, TÜV 8.77, 46 000 km,
Extras, DM 7900.—. Tel. 0 72 54/34 46.
50 597

Alfa Romeo 1,6 Giulia Nuova, Neu-
fahrzeug, 0 km, Kotfl. vorne rechts
leicht besch., gelb, inkl. MwSt. DM
11 000.—. Autohaus Isert, Tel. 0 92 29/
3 80. 50 599 H

2000 GTV, 9.75, met. Lack, getönte
Scheib., Klimaanlage, 1900 km, Ste-
reo Cass., NP 22 500.— f. VB 20 000.—
abzugeben. Tel. 0 63 41/40 39. 50 600

Alfa Romeo origin. 1600 Zagato, Bj.
5.73, 33 000 km, 185-70 6 1/2" Leichtme-
tall-Felgen, VB 13 000.— DM. Telefon
0 40/5 60 43 76. 50 601

1 Alfa Romeo 2000 GTV

Bj. 29. 3. 74, 20 000 km, Klima-
anlage, Alu-Felgen, Colorglas,
DM 14 700.— inkl. MwSt.

DAIMLER-BENZ AG
NL ULM/NEU-ULM



7910 Neu-Ulm, Zeppelinstr. 3

50 602 H

Sud-Umbausatz, 1480 cm + 20 PS,
Tel. 0 89/8 11 38 30 n. 18 Uhr. 50 603

Alfa Romeo, 1,6 Giulia Nuova, Neu-
fahrzeug, 0 km, Kotfl. vorne rechts
leicht besch., gelb, inkl. MwSt. DM
11 000.—. Autohaus Isert, Tel. 0 92 29/
3 80. 50 598 H

AR Zagato 2000, Bj. 71/73, TÜV 9.77,
70 000 km Motor, Getr., Achs., Brems.
Orig. 2 Ltr., 195/70 VR, 14,6,5" Alu
(Montreal), alles TÜV abgen. Britax
LL-Rad. Radio, div. Extr. VB 9300.—
DM. T. 0 43 08/2 42 od. 04 31/99 23 82
(Büro). 50 605

Alfa Romeo
2600 Berlina,
opt. + mech.
einwandfrei
zum Tausch
angeboten gegen Giulietta Zagato,
Tub. Zagato oder 2600 Zagato, Preis-
idee 8000.— DM. Telefon Niederland
0 18 04-1 77 46. 69 991

Alfa Berlina 2000, weiß, Bj. Mai 1975,
10 000 km, 185er Reifen, Radio, be-
heizbare Heckscheibe, neuwertig, we-
gen Kaufes eines größeren Wagens
Ende Okt. 1975 für DM 13 000.— zu
verk. Jochen Lott, 48 Bielefeld 16,
Milsner Str. 57, Tel. 05 21/3 60 50 ab
17 Uhr. 50 511

6x14 H2 Alurad für Alfetta

Haben Sie schon lange darauf gewartet?
Mit TÜV-Freigabe natürlich!
Fordern Sie unsere Unter-
lagen an, bevor Sie
sich entscheiden!
Wir senden Ihnen
unser Angebot
postwendend zu:
Wir führen TÜV-geprüfte
Räder für viele Fahrzeugtypen.
Tag und Nacht Auftragsdienst.



INGENIEURBURO Dipl.-Ing. T. Lutz GmbH,
8 München 71-Solln, Franz-Hals-Strasse 4,
Tel.: 0 89 / 79 70 79, Telex: 5 212 500

Getriebe 1300-2 Ltr. z. verk. 500.—
DM. Volker Indorf, 2140 Bremer-
vörde, Beim Schlagbaum 33. 50 512

1300 Spider, 1.69, 81 000 km, VB DM
4000.—. T. 0 55 51/80 12. 50 455

Alfa GTV, 2,0, 74, 35 000, Piper, Klima,
Color, Leder, Stereo Bamberg. Zweit-
wagen, VB 13 500.— DM. Tel. 0 93 91/
10 92. 50 456

Giulia Super, 71, Extras, 0 70 33/25 81.
50 604.

2000 GTV, rot, Bj. 73, 23 000 km, Top-
zust., DM 10 800.—. T. 0 65 41/(6) 4 27.
50 381

Alfa 1600 GTC, gut/rar, Neuverdeck,
AT-Motor, TÜV 77. Ab 19 Uhr Telefon
0 61 73/7 96 01. 50 375

Giulia Super, 2 Ltr.-Motor, ca. 140
PS, Spezialfahrwerk, echte 195, Alu-
felgen, KV-Bereifung, 185-70, TÜV
3.77. Preis DM 7800.— Tel. 0 42 23/
84 62. 50 376

**Neuwagen-Vorführwagen-Gebrauch-
wagen**, Alfetta 1,6 u. 1,8—2000 Berlina
— GTV Spyder Giulia Nuova 1,6 und
andere Typen in verschiedenen Far-
ben und Ausstattungen vorrätig.
Günstige Finanzierung und Inzah-
lungnahme ist selbstverständlich.
Autohaus Engelhardt, 6741 Walsheim
bei Landau/Pfalz, Tel. 0 63 41/78 16.
50 377 H

Suche GTV 2000, Bj. 73, Inzahl, Giulia
Super 1300 notwendig. Buhmann,
7955 Ochsenhausen, Fuchsfeldstr. 25.
50 284

Alfa Barankauf T. 0 72 31/4 09 01
50 832 H

ALFA ROMEO AT-MOTORE 1300,
1600, 1750 und 2000, Prüfstand gel., m.
Gar. zu verk. T. 0 60 73/95 07. 50 859

ALFA ROMEO AT-MOTORE 1300,
1600, 1750 und 2000, Prüfstand gel., m.
Gar. zu verk. T. 0 60 73/95 07. 50 857 H

ALFA ROMEO-Unfallwagen

verkauft laufend
Auto-Neuser

85 Nürnberg, Röhrensteig 2-4
Telefon 09 11 / 3 89 49 / 0

Alfa-Gebrauchteile zu verkaufen. Un-
fallwagen ges. Tel. Solingen 4 53 07.
50 845 H

Neuteile für 1300—2000: Kolben u.
Büchsenatz ab 195.— DM, Auspuff
kpl. 195.— DM. Tel. 0 26 31/5 30 18.
50 840 H

Alfa Gebr.-Teile-Verkauf, Unfall-Pkw
ges. Tel. 07 11/60 60 86. 50 841 H

Ankauf sämtl. Alfa Romeo zu Höchst-
preisen. Tel. 0 41 01/7 19 33. 50 802 H

Amerikanische Wagen

Vergleichen Sie!

Monza 2-2	DM 20.757,-
Camaro Sport Coupe	DM 18.648,-
Camaro LT Coupe	DM 20.535,-
Firebird Formula 400	DM 21.978,-
Corvette Stingray	DM 31.835,-
Mercury Monarch Ghia	DM 21.645,-
Caprice Classic Lim.	DM 24.975,-
Impala Station Wagon	DM 23.865,-
Oldsmobile Cutlass	DM 24.420,-
Cadillac Eldorado	DM 41.625,-

1976er Modelle. Direkttransport Neuwagen
im Export Ausstattung inkl. TÜV Zoll Fracht.
Mwst. Alle weiteren Modelle auf Anfrage.

USAutomobile

MAAK + CO 2 Hamburg 1, Amalienstr. 39
(ADAC-Haus) Tel. (040) 24 34 38 + 24 35 01

Beim größten deutschen Händler

**CHEVROLET · PONTIAC
BUICK · OLDSMOBILE
CADILLAC 76er Mod.**

AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1
50 593

Ford Mustang Mach 1, Bj. 72, königs-
blau, Knüpp.-Schalt., 22 000 km, neuw.
Zustand, preisg. zu verkaufen. Tel.
0 72 61/39 90. 50 513

US-Pkw Barank. T. 0 72 31/4 09 01
50 831 H

AMC-Pacer X kpl. ausgest. m. dtisch.
Kfz-Brief sofort preisw. d. Eigenimp.
King Cars US-Automobile 030/216 45 99

US-Automobile

NEUWAGEN

**Preiswert durch Eigenimport —
Großauswahl — sofort lieferbar ab
Lager:**

76er Chevi Impala, 4türig	19 800,—
Monza Towne Coupé	17 800,—
Monza 2 + 2 Coupé	19 800,—
Firebird Trans Am	22 300,—
Firebird Luxus Coupé	19 700,—
76er Granada Ghia, 4türig	21 700,—
Ford Grand Torino, 4türig	19 900,—
Chevi Blazer Allrad, Hardt.	26 900,—
Chevi Station Wagon 9sitz	22 900,—
76er Cadl. Eldorado Cabrio	42 800,—

Außerdem: Cadillac Seville 76,
Chevi Caprice Classic, 4t., Hard-
top, Impala Coupé, Camaro LTC,
AMC-Pacer X und alle weiteren
Modelle auf Anfrage, Preise inkl.
Zoll, MwSt., TÜV-Abnahme und
Kfz-Brief, kpl. Europaausstattungen.

1 Berlin 30, Kleiststraße 1
Telefon 0 30 / 16 45 99

US-Automobile

Sammler bietet für 8500.— DM Dtschl.
schönsten Lincoln Continental an.
Techn. u. opt. in 1a Bestzust., silber
m. schwarz, Lederausst. schwarz,
Servol., Aircond., Fenst. el. u. get.,
TUV 77, Tel. 02 21/21 84 58 u. 58 19 99.
50 856

AMC-GREMLIN, US-Ausführung, (ori-
ginal), Bj. 73, 15 000 Miles, metallic-
blau, techn. u. opt. NEU für 9500.—
DM zu verkaufen. (Keine Inzahlung-
nahme, da als Zweitwagen gefahren).
Zuschriften erbeten unter Chiffre A 22.
50 457

**Wir zahlen Bargeld für amerikanische
Gebrauchtwagen. ALLSTATE MOTORS,**
Wiesbaden, Tel. 0 61 21 / 30 00 01

Buick Riviera 67, 288 PS, TÜV 6.77,
Reifen, Stoßd., Ant., Lack, Bremsen
neu, Stereo, 4 Fenster, Sitz, Lamp.
Elektr. 7000.— DM. Tel. 05 61/7 17 19.
50 378

Ford US-Import Modell 1975

**Noch 5 Fahrzeuge am Lager:
Ersparnis bis DM 5000.— möglich.**

- Mustang GHIA 2,8 I —
- Mustang GHIA 4,9 I —
- Mercury Monarch GHIA 5,7 I —
- Mercury Monarch GHIA 5,7 I —
- Mercury Monarch Vorführgewagen —

AUTOHAUS AM HANDWEISER
4 Düsseldorf-Heerdt, Burgunderstr. 17—19
Telefon 02 11 / 50 40 96

**Lincoln Continental Ark IV oder Ford
Thunderbird** nicht über 3 J., auch un-
verzollt sof. gesucht. T. 0 94 01/23 69.
50 606

76er Firebird Trans Am sof. ab Lager
King Cars US-Automobile 030/216 45 99

Aston Martin

Aston Martin V8

**Import u. Service. Merz u. Pabst Auto-Mo-
bile, 7 Stuttgart, Alexanderstr. 48, Tel.**
07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

Aston Martin DBS/5000, Air-Condi-
tion, Speichenräder, Leder-Polster,
getönte Scheiben, Servolenkung, 2
Tanks, Radio, heizb. Heckscheibe,
1. Hand, Motorschaden, DM 6850.—.
Chiffre A 22/50 516

Audi NSU

**ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanla-
gen für NSU 1000—1200 + TT, TÜV-zu-
gelassen, bei ihrem Zubehörhändler.**
Prospekt NSU u. Skorpion-Aufkleber
kostenlos. Sofort anfordern bei **NOL-
DEKE GmbH, 775 Konstanz, Postf. 5130**

Ro 80-Fahrer!!! Alle Ro-Teile ge-
braucht auf Lager, Motoren u. Ge-
triebe zum Teil mit Garantie. Moto-
ren werden auch überholt zu günsti-
gen Preisen. Chiffre A 22/50 607

Audi 60 L, Bj. Okt. 70, 96 000 km, TÜV bis Nov. 78, m. Radio u. v. Extras i. g. Zustand f. VB 2700.— DM verkauft A. Schanz, 7823 Bonndorf, Hinterhofenstr. 22. 50 608

Wankel-Spider, gebr. Ersatzteile-Verkauf. Tel. 0 62 21/4 59 11. 50 609

TT-Sinterscheiben-Rennkupplung, neu kpl. 270.— DM. Tel. 02 01/58 79 77. 50 514

Ro 80, 1. Hd., 1. Motor 31 000 km, nur Langstrecken, blaumetallic, 4 Gurte, UKW-Stereo, Kopfstützen, elektr. SD, Colorglas, 8fach bereift, ADAC-Motortest, TÜV 77, EZ 9.73, DM 10 500.—, Tel. 0 23 06/1 23 02. 50 382

Audi 100 Coupé S, EZ 7.73, 55 000 km, grünmet., zu verk. DM 9800.—, Tel. 0 44 71/48 26. 50 379

NSU TT, Bj. 72, gut gepflegt, divers. Extras, VB, verk. 1. Hand. T. 0 53 22/5 07 22. 50 385

Verk. NSU-LUX, Bj. 54, auch in Einzelteilen + 1 Motor zerlegt. Kolpack, 2875 Ganderkesee 2, Neuenlande. 50 352

Audi Barankauf T. 0 72 31/4 09 01
50 830 H

Austin

A.-H. Sprite MK II, TÜV-fällig, f. über DM 2000.— überh., günst. abzugeben, Preis VB. M. Burkert, 8901 Stadtbergen/Augs., Panoramaweg 17. 50 517

Unfall-Mini Cooper, 75, z. verk. Tel. 0 89/78 35 10. 50 610

Lieben Sie Frösche? Ich verk. gut erhaltene Froschaugensprite, Bj. 59, TÜV 76, alle Dächer, rechtsgelenkt, VB 2000.— DM. Tel. 09 11/70 60 23. 50 611

Verk. Mini 1100, 1300, Tausch-Getriebe, DM 690.—, Tel. 0 51 51/1 36 28. 50 612

Spitzen-Cooper, Bj. 5.74, 22 500 km, alle Extras, 60 PS, NP 17 500.— DM, wegen Schulbesuchs für 8500.— DM. Tel. 0 77 31/4 39 50. 50 515

Austin Healey, Sprite MK 3, Bj. 66, TÜV 8.78, neuer Motor, wegen Studium für DM 1700.— abzugeb. Tel. 0 53 06/10 75. 50 384

Opt. Longman Mini 1000, rennfertig für 1978 zu verk. Heydt, 4715 Ascheberg, Tel. 0 25 93/2 63. 50 383

Verkaufe opt. Slalom-Mini 850, Gr. 2, ca. 75 PS, Schalens., U.-Bügel, Aluf., H.gurt., 2 HS, 2 Vergaser. T. 0 64 02/23 50. 50 380

Verk. Verdeck, neu, für A. H. 3000 MK 3, 350.— DM. Tel. 0 55 31/48 20. 50 336

Suche Austin Mini Moke. Angebote mit Bild an Beck, 7220 VS-Schwenningen, Marktstr. 4. 50 286

Org. Hardtop MK I o. MK II Healey 350. DM. Tel. 0 29 21/5 11 14. 50 287

A. H. 3000, MK 3, Bj. 67, TÜV 77, geg. Gebot zu verk. T. 06 11/39 56 66. 50 288

Austin- und MG-Gebrauchteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 50 836 H

3 Ltr. Healey-Gebrauchteile zu verk. Tel. 0 29 43/25 86. 50 838 H

Minipreise für gebr. Teile. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 50 838 H

Front-Spoiler f. 02, mit TÜV, 165.— DM. Tel. 06 34 06/22 93. 50 835 H

Autobianchi

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für A 112, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt AB u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 5130

Suche A 112 Abarth. Tel. 02 34/7 49 43. 50 613

Bitter Diplomat

Bitter Diplomat CD

Chefwagen, 5 Monate gefahren, 10 000 km, schilfgrün, Klimaanlage, Stereo, DM 44 800.— + 11% MwSt.



Stratemann

Dortmund, Kaiserstr. 182, Tel.: 02 31/59 60 31. Verlangen Sie Herrn Landsiedel. 50 631 H

Bitter CD, 6.75, 5000 km, blau-met., Air-Cond., Stereo, neuw. 45 000.— DM + MwSt. Tel. 02 01/31 10 16. 50 632

BMW



BMW 21 GR. 2, opt. Rennfahrzeug-Teflon, Fahrwerk Bilstein verstellbar, 10,5" BBS-Firestone-Slicks, opt. Motor, fast alles Neuteile, günstig zu verkaufen. Tel. 0 61 51/2 23 17 oder Chiffre A 22/50 292

02 II, 150 PS, DM 3500.—, Tel. 0 23 31/6 50 04. 50 619

Suche BMW 507, zahle Höchstpreis. Tel. 0 81 22/52 16 oder 84 55. 50 614

BMW 3.0 Si, 72, 64 000 km, blaumet., el. SSD, Color, Radio, Tonb.-Stereo, Servol., 4 Kopfst. DM 9900.—, T. 0 89/42 22 03 ab 17 Uhr. 50 615

Suche BMW 2002 ohne Motor, Bj. 75, eventuell leichter Schaden. T. 0 98 42/22 68. 50 616

BMW SV 8 plus 160 PS-Maschine. 0 61 72/10 92 66. 50 617

Machen Sie aus Ihrem BMW 2002 einen BMW 2002 turbol Karosserieumbausatz kompl. DM 488.—, Montagezub. DM 20.—, Teile auch einzeln lieferbar! **AUTO-CENTER GROMMISCH**, Tel. 06 11/69 12 39

BMW 2002, Bj. 1973, Firmenwagen, viele Extras: Cosmic-Felgen, Radio, Nebelscheinwerfer, Kassettenspieler, Sport-Lenkrad, km-Stand: 59 000, umständehalber sofort abzugeben. Tel. von 8.00—16.00 Uhr unter 05 31/84 50 61, nach 18.00 Uhr 05 31/37 11 56. 50 618

BMW Barankauf T. 06 11/28 51 44
50 816 H

Suche BMW 507, auch reparaturbed. und ohne TÜV. A. Salzmann, 3425 Walkenried, Steinweg. 50 619

2800 CS, opt. wie CSL, (Spoiler v. + h. + Lack silber), alles TÜV, DM 10 800.—, Eintauch mögl. Tel. 0 83 31/36 35. 50 620

Spezial-Doppelvergaser-Anlage neuwertig, Solex 48 DDH, von Solex für BMW präpar., kompl. mit Ansaugstutzen, Benzinpumpen, Expansionsbehältern, DM 800.— u. 1 Satz Turbo-Verbreiter. M. Spoiler, DM 380.—, Tel. 02 21/53 31 18. 50 621

BMW Orig. 2002-Alpina, 150 PS, genüberholt, Schalens., Überrollbügel, Spoiler, div. Extras, VB 8000.— DM. Tel. 0 40/40 46 15. 50 622

700 LS, garantiert 33 000 km, 11 Jahre in 1. Hand, neuw., f. DM 1800.—, Tel. nach 18 Uhr, 0 57 07/3 04. 50 623

Suche Totalsch. 2002—2002 til. Auch bereits ausgeschachtet genehm. Ab Bj. 1973. T. 0 30/8 61 36 88. 50 624

Alpina, 190 PS, 7.73, alle Extras, NP 35 000.—, VB 17 000.— DM. Dr. Becher & Co., 7167 Bühlertann. 50 625

02 til, 10 Mon., 18 400 km, kpl. zum Ausschl., 5-Gang-Sperre, Colorgl., Innenausstatt., Hängerkppl. T. 02 01/58 79 77. 50 626

520 I, 4 Mon. T. 12—1 Uhr, 07 71/20 20. 50 627

Suche 2500, 2800 CS od. 3.0 S in gut. Zustand. 40—50% Anz., Rest 500.— DM monatlich, von Privat. Chiffre A 22/50 628

ALBERT

Hochleistungs-Nockenwellen für BMW 1600/2000/2002 310 Grad, Serien-Lagerpassung, die billigsten PS (158 PS/DIN im 2002 ti od. til) Telefon 00 43 - 53 32 - 24 83 Direktversand nach Deutschland

BMW 3.0 L (lang), 75, 18 000 km, silbermet., SD, Stereo-Cass., LMF, DM 26 000.—, T. 0 89/32 55 30. 50 629

Suche BMW 3.0 CS od. CSI gegen Barzahlung. Egon Finkbeiner, 7291 Kniebis, Tel. 0 74 42/23 87. 50 630

BMW 2002 Cabrio, volle Garantie, zug. 7.75, mintgrün, unfallfr., 15 900.— (NP DM 18 500.—), Tel. 0 89/7 91 49 56. 50 862

Wir suchen ab Baujahr 1972

1602 - 2002, 520, 3.0 CS + CSI + 1502 Auto-Graner, 79 Ulm, 07 31 / 6 86 38

BMW Glas, 3 Liter, V8, Bj. 5.68, TÜV 76, Farbe weiß, Mot. 1000 km, N. Überholung v. Neuteile, ges. Vorderbau erneuert, ges. neuwertig. Preis VB. Tel. 0 61 95/7 33 32. 50 386

Bertone-Lederausstattg., f. 400.— DM abzugeben od. Tausch geg. V8-Teile, Farbe braun-beige. T. 0 28 41/5 47 73. 50 387

BMW V8 Super, 3,2 Ltr., Bj. 60, zu verk., VB 2900.— DM. Tel. 0 83 82/2 28 28 u. 35 27. 50 458

BMW Barankauf T. 0 72 31/4 09 01
50 829 H

BMW 3.0 CSL, 34 000 km, Stereoanlage, Reifen neu, Größe 245-60 VR 14 auf BBS, Größe 9 J x 14, 5-Gang-Renngetriebe, (Nürburgring-Übersetzung), verbreiterte Radabdeckungen Vuh, Lederlenkrad, Überrollbügel, Matter-Frontspoiler, Heckspoiler, alles TÜV eingetragene, z. verk. Eintauch mögl. Tel. 06 81/89 42 62. 50 459

Wintergürtel für BMW

195/70 SR 14
DUNLOP M+S DM 98,—
UNIROYAL M+S PLUS DM 155,—
Tel. 0 27 22/74 62

2 x 40 DDH, 300.— DM. 0 24 33/59 64. 50 460

2002 til, Bj. 73, 57 000 km, SD, Nebell., Sportl., Radio, VB 9800.— DM. Tel. 0 51 51/2 27 63, Hameln. 50 461

520 I, 2.74, SSD, Colorgl., Radio, Türtspre., Sonderl., 195-70, Bilsteinfahrw., 4 Halteg., Heizsch., VB DM 11 900.—, nach 19 Uhr 02 02/59 02 98. 50 388

ALLGEMEINE BETRIEBSERLAUBNIS
für alle BMW 518—530, 2.5—3.0 CS
Opel Rekord C — Commodore A

BBS
7.0 x 14
DM 235,—

Indianapolis
7.0 x 14, Werbe-
preis DM 195,—

Händler bitte Angebot anfordern!
kissel
automobiltechnik
61 Darmstadt, W.-Leuschner-Str. 38
Tel. Q 0 61 51/2 23 17



TUDOR.
Die große Zeit Große.

Tudor Date + Day Rotor-Selbstaufzug, Tages- und Datumsanzeige, verschraubte Twinlock-Aufzugskrone, Wasserdicht bis 50 m Tiefe, Drehbare Lunette für Zeitkontrollen. Oyster-Gehäuse.



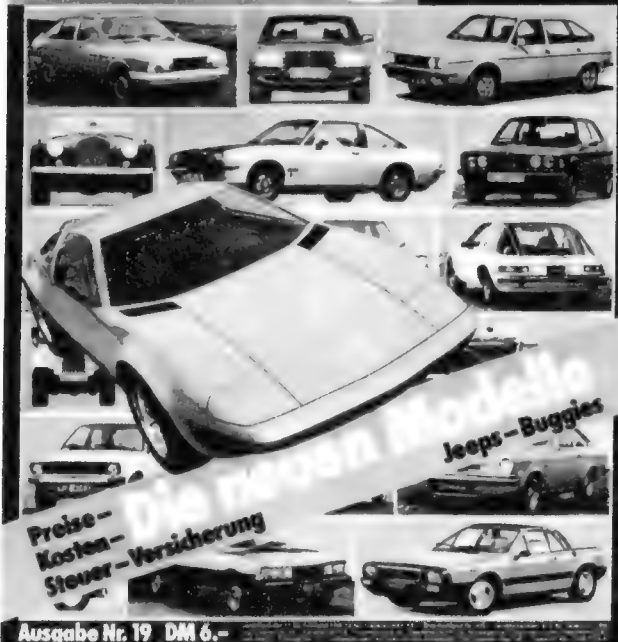
TUDOR
Aus Genf.

Informationen/Bezugsquellenachweis durch Rolex, 5 Köln 1, Hohenzollernring 62.

Der Neue ist da!

auto katalog 1976

1500 Autos aus aller Welt



Jahrgang 1976 mit noch mehr Informationen zu 1500 Autos aus aller Welt.

Der auto katalog:

- Die Autos der Welt in Wort und Bild
- Technische Daten von A bis Z
- Preise
- Steuer - Versicherungen - Betriebskosten
- Produktionen und Zulassungen
- Anhänge- und Dachlasten
- Ausrüstungen und Ausstattungen
- Adressenverzeichnis: Hersteller und Importeure
- Jeeps - Jeepsies - Buggies

Der auto katalog:

Ein Leckerbissen für alle Autofans. Jahr für Jahr eine komplette Marktübersicht, umfassend und interessant. Helfer und Berater für den Autofahrer. Unentbehrliches Nachschlagewerk für alle Fachleute in Industrie, Handel und Behörden. Und: Der auto katalog 1976 erscheint zum unveränderten Verkaufspreis. Sie erhalten ihn bei Ihrem Buch- und Zeitschriftenhändler oder direkt bei Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG 7 Stuttgart 1, Postfach 1042

Kälte! kein Problem durch die seit 35 Jahren bewährten CALIX-MOTORHEIZER

für wassergekühlte PKW, LKW sowie luftgekühlte VW. Benötigt wird eine 220-Volt-Steckdose. Händlernachweis und Prospekte senden wir Ihnen gern unverbindlich und kostenlos.

Generalimporteur der Nickelbolaget **SCHLOBOHM & CO**
D-285 Bremerhaven 21, Postfach 3106, Tel. S.-Nr. (04 71) 5 30 77

BMW-Getriebe, aus 3,0 S Automatic, 16 000 km, DM 850.-, T. 0 63 24/47 09. 50 389

BMW 2002 II, Zylinderkopf mit Vergaseranlage, 38 000 km, 600.- DM. Tel. 0 63 24/47 09. 50 390

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für BMW, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt BMW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NULDEKE GmbH**, 775 Konstanz, Postfach 5130

ALPINA

In Frankfurt bietet an:
Kompl. 2 l A 1 Motore, 115 PS, Doppelverg.-anl. f. 2002 (Normalbenzin, 15 PS), Frontsp. f. alle BMW-Typen, TÜV-frei, elektr. Windflügel (5 PS), Scheel-Schalensitze u.a.m. Preisl. geg. 0,80 DM in Briefmarken.
AUTO-CENTER GROMMISCH
6078 Zeppelnhelm/Ffm., Esso a. d. B 44
Tel. 06 11 / 69 12 39

Achtung Fans! Traumwagen BMW 3.0 CSZ Alpina, 255 PS, Weber Doc. 45, Flügelw., 9" BBS 245-60 VR 14 (Verb. neueste Ausführung), Überrollbügel, Schalensitze, Alpina-Lenkrad, Tacho 280 km/h, Stereoanl. (Alles TÜV abgenommen). Tel. 04 26 52/13 77 od. 13 43 7.30-17 Uhr. 50 391

3.0 CSL, 5.74, 1. Hd., unfallfrei, mit Heckflosse. T. 02 21/5 99 21 30. 50 393 H

Verk. 2 L-Kopf f. 2002 II, neu überarbeitet. Tel. 0 73 46/25 43. 50 394

Suche 3 Ltr.- od. 3,3 Ltr.-Vergaser-Maschine neu, gebraucht od. defekt für BMW. Tel. 0 71 31/40 27 75. 50 395

2002 Turbo-May, 70, 5-Gang, TÜV 2.77, Rial 5 1/2, 185-70 HR 13, viel Zubehör, DM 7000.-, Tel. 0 27 72/4 04 88 ab 18 Uhr. 50 392

BMW 327, Z. F.-Getriebe, auch überh.-bedürftig zu kauf. ges. Vorländer, 5900 Siegen 1, Steinstr. 64. 50 396

3 Liter CSI, 72, wie neu, fjord, Radio, SSD, Led. Sitz, 7" BBS-Felgen usw. Chiffre A 22/50 337

HOLLÄNDER

kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 06 53 oder 6 05 54

BMW Exote 5,25, 2 Mon. alt, Sonderlack, BBS-Felgen, Velour, Colorscheiben, 4 elektr. Fensterh., Stereocradio, wegen Auslandsaufenthalt z. verk., NP 27 000.- DM, jetzt für 21 800.- DM. Tel. 07 11/45 13 12. 50 338

Sieger im ADAC-Test Phoenix Stahlflex

155 SR 13	70,-	185/70 SR 13	75,-
165 SR 13	79,-	175/70 SR 13	85,-
175 SR 14	89,-	185/70 SR 13	88,-
175 HR 14	122,-	185/70 HR 13	103,-
185 HR 14	135,-	185/70 SR 14	107,-
155 SR 15	78,-	185/70 HR 14	129,-
185 SR 15	87,-	alle schlauchlos	

andere Größen bitte anfragen. Versand per NN, frachtfrei ab 4 Stück.

Fritz Ihle, Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21/6 53 00

Suche 1802/2002 ab 70, a. o. Motor zu tauschen geg. Mahagoni H-Jolie. Franzkowiak, 1000 Berlin 65, Müllerstraße 128. 50 289

100% Barzahlung für neuwertige Unfallfahrzeuge Tageshöchstpreise car-shop-gmbh, bonn 44 03 03

50 813 H

BMW 2000 Tilux Alpina, Mod. 69, Mot. 6300 km, 150 PS, 5-Gang, 6 J-Felg., Boysen-Ausp. u. viele Extras, alles TÜV-eingetr., guter Zustand, zu verk., 3500.- DM. 0 43 22/29 63. 50 290

BMW 1502 Alpina Vorführwagen, 90 PS, Lederlenkrad, LM-Räder, Spoiler, Deco-Set, 6000 km, DM 14 300,- inkl. MwSt.

ALPINA der neuen Stil
ALPINA Burkard Bovensiepen KG, 8938 Buchloe, Alpenstr. 35-37, Tel. 08241/9 57

BMW 2002 II, Zul. 3.75, 22 000 km, AT-Motor, neu weiß, getöntes Glas, heizb. Hecksch., Klimaanlage, Radio Kassette, Recaro-Sitze, Alu-Felgen 6", NP ca. 22 500.- DM zu verk. für 18 000.- DM. Tel. 0 79 31/60 39 von 8-18 Uhr. 50 291

UNIROYAL-REIFEN

Rallye MS-PLUS

135 SR 13	55,80	176 SR 14	130,45
155 SR 13	91,50	185 SR 14	130,80
165 SR 13	102,80	195/70 SR 14	161,55
185/70 SR 13	112,70	155 SR 15	102,30
165 SR 14	109,85	185 SR 14	113,10
175 SR 14	120,75		

einschl. 11% MwSt. Wegen anderer Größen sowie LM-Felgen bitte anfragen. Versand erfolgt per NN, DF-Reifenhandel, 605 Offenbach 1, Postfach 1008 B, Tel. 06 11/61 38 30

Hallo BMW-Freunde GS-Tuning hat's

Die neue 5,5" x 13 H2 LM-FELGE im BBS-Styling für BMW 316 bis 320 i, TÜV-zugelass., wahlw. mit Reifen 165 oder 185/70 x 13

5,5" x 13 H2 LM für alle 3er Modelle	DM 185,-
6 " x 13 H2 LM für alle 02er Modelle	DM 195,-
6,5" x 13 H2 ELEKTRON 02er Modelle	DM 420,-
7 " x 14-H2 LM ab 518 bis 3.0 und CS	DM 245,-

Alle Räder können auch fertig montiert geliefert werden GS-Front- und Heckspoiler, GS-Vergaseranlagen, GS-Motore GS-BMW-Neuwagen spez. nach Ihren Wünschen maßgeschneidert u.v.m. liefert Ihr Partner für BMW-Tuning, Straße u. Sport.

GS-TUNING, 78 Freiburg, Rehlingstr. 6, Telefon 0761/72013

Schirm Box

Für Auto und Wohnung. Die sichere Aufbewahrung für den nassen und trockenen Schirm. Leichte Montage. Formschön. Kunststoff unzerbrechlich. Erhältlich schwarz oder ocker. Per Nachnahme DM 13,50 frei Haus.

DM 13,50

Arthur Böhm Kunststoffverarbeitung · 8676 Schwarzenbach/S. Kirchenleimitz Str. 8

ECKEL-SKIHALTER CASCO

Kunststoffbeschichtete Stahlkonstruktion, Hochkantransport, abschließbar — daher kein Problem mit Skisäcken und sperrigen Fersenautomaten — nicht rostend — optimale Sicherheit — elegant und zuverlässig (daher TÜV-geprüft für 6 Paar Ski), beim Autzubehörfachhandel od. Bezugsquellen durch Fa. Eckel, 8 München 19, Dachauer Str. 233

DM 18,50 inkl. MwSt.

In silber oder matt-schwarz Lieferung per Nachnahme.

Autosport R. Kittel, 8 München 40, Elisabethstr. 53, Tel. 19 08 98

BMW-Unfallwagen ab Bauj. 1970, Tageshöchstpreise, Gebrauchtteile aller Typen. Joisten, 5 Köln 1, Moselstr. 1, Tel. 02 21 / 21 30 82.

BMW-Unfallwagen Barankauf. Tel. 0 26 71/77 82. 50 843 H

Tourenwagen-Umbau, BMW 195/70 — 235/60, VW Käfer 185/70 — 205/70, TÜV-Eintrag. Tel. 0 63 44/21 18. 50 844 H

Bonito

Bonito 73, golf, 34 PS, TÜV 77, VB 12 500.— DM. Schwarz, 8491 Michelsdorf, Clemensstr. 9. 50 397

Borgward

Isabella TS de Lux Coupé, Bj. 59, d.-rot, sehr guter Zust., geg. Höchstgebot. Tel. 07 11/61 87 88. 50 850

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Wissen Sie, wie konsequent Sicherheitskomfort sein muß?



Der neue Volvo — der Volvo 66 — bietet serienmäßigen Komfort, der konsequent den Maximen der Fahr-sicherheit zugeordnet ist. Durch die konditionserhaltenden Sitze mit den integrierten Nackenstützen, die Dreipunkt-Automatiksicher Gurte vorn, das thermostatgesteuerte Heizungs- und Lüftungssystem und vieles andere mehr ist gewährleistet, daß ein Volvo-Fahrer nicht nur komfortabel, sondern auch sicher fährt.

VOLVO 66
ab 9.950,- DM (unverb. Preisempfehlung)

Der Wal aus Stahl
das Tascheninstrument aus Solingen

mit 5, 7 u. 8 Werkzeugen für Freizeit, Hobby, Reise Camping, Sport

Überall im Handel

Original Solingen Qualität



Winterangebot
APAL JET-C-L DM 3200,—
Fahrgestell und Überführung kostenlos

Fahrgestellverkürzung DM 200,—
Buggy-Center
Wolf-Dieter Meyer,
5275 Bergneustadt 1
Breslauer Str. 18
Tel. 0 22 61 / 4 15 58 / 2 13 94
Prospektmaterial
nur gegen 2,— DM in Briefmarken

1 Buggy-Karmann GF, Farbe Grün, Bj. 73, 32 000 km, mit Allwetterverdeck, mit Radio, neu bereift, in Bestzust. i. A. z. v. 0 93 42/40 41. 50 398 H

BUGGY-L · BUGGY-C · JET · CORSA
FERTIGFAHRZEUGE — BAUSÄTZE — ZUBEHÖR

APAL BUGGY-SHOP
1071 LEINZELL · TEL. 0 71 75/62 63
IHR SPEZIALIST MIT ERFABUNG
Farbprospekt + TÜV-Berichte DM 4,— (Schick od. bar)

Buick

BUICK 76 Neuwagen, sofort v. Lager
Regal Coupé + Skylark SR
King Cars US-Automobile 030/216 45 99

Cadillac

Cadillac: 76er Neuwagen sof. v. Lag. Eldorado Cabriolet + der neue Seville preisw. durch Eigenimp. eig. Service
King Cars US-Automobile 030/216 45 99

Cadillac 1975 Fleetwood Brougham, weiß, rotes Lederpolster, mit allen Extras, nur 14 000 miles, wie neu, für **DM 30 000.—**, zuzügl. MwSt., zu verkaufen, Inzahlungnahme möglich. Ernst Welsberg KG, Sekretariat Felder, 5830 Remscheid 11, T. 0 21 91/6 04 98. Tel. 08 513 783. 50 339

Chevrolet

76er Chevrolet a. Typen sof. ab Lag.
King Cars US-Automobile 030/216 45 99

Original DUNLOP-Anorak
schwarz mit gelben Ärmelstreifen. Die verbesserte Thermojacke für den sportbegeisterten Autofahrer. Wasserabweisend, innen rotes Steppfutter. Abnehmbare Kapuze. Gr. 36—58. Bestell-Nr. 2001. Preis: DM 88,80

RallyeBiker
5830 Schwelm, Hattinger Str. 5
Telefon 0 21 25 / 61 54
Telex 85 91 950 bitt d

Corvette Cabrio/70, TÜV 9.77, Reifen, Kuppl., Verdeck neu, Mot. 15 000 km, 1a Zust., nur **DM 9990.—**, T. 09 11/46 96 14. 50 399

Chevrolet Camaro, Bj. 71, 39 000 Meilen, Goldmetallic, VB DM 8500.—, zu verk., T. 52 33 96, 9—19 Uhr. 50 340

Camaro V8, 5,4 l, 180 PS, neu bereift, silber-met., 1a Zustand, VB 4500.— DM, T. 0 40/6 41 57 43. 50 835

Verk. Chevrolet-Malibu, Cabr.-elek., Bj. 1986, 123 PS, 3,8 l, TÜV 8.76, Preis 4500.— DM. T. 04 71/4 38 90. 50 297

Stingray-Telle. Tel. 0 60 31/1 31 01. 50 815 H

Stingray-, GM- und FoMoCo-Telle auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 50 814 H

Citroen

Citroen GSX-2, Bj. 7.75, VB 10 450.— DM. T. 02 71/5 18 59, bis 18 Uhr. 50 341

Citroen SM, Bj. 73, 25 000 km, unfallfrei, Radio, gut. Zustand, 20 000.— DM. T. 0 62 01/1 48 95. 50 342

Frührentner, Linksbehindert, Citroen-Fan, sucht günstig **SM Automatic**, Bj. 72—73. A. Schabel, 21 Hamburg 90, Postfach 17. 50 296

Datsun

DATSUN 1200 Coupé, gelb, Bj. 73, TÜV 77, exzell. Zustand, NP 9500.— DM, für 4500.— DM, VB. T. 0 61 81/2 35 45. 50 298

Ihr Autoexperte bietet:

Großauswahl
Herbst-Preisknüller

RR Silver Shadow, 73, 11 600, blau
RR Silver Shadow, 73, 56 000, braun
RR Silver Shadow, 74, 39 000, grün
Cad. Brougham, 74, 18 000, beige, Rad.
Chev. Corvette, Cbr., 74, 9000 M, silber, Hdt.
Pontiac Firebird, 74, 14 000 km, kupfer
Jaguar XJ 12 L, 74, 21 900, rot, Lenkhilfe
Jaguar XJ 12 L, 74, 31 000, silber

Mercedes 280 SE, 74, 28 000, weiß, Radio
Mercedes 350 SE, 73, 41 000, gelb, el. Fe.
Mercedes 350 SLC, Coupé, 72, 42 400, gold
Mercedes 450 SLC, Coupé, 74, 10 900, m.-grün
Mercedes 450 SE, 75, 10 900, beige, el. Fe.
Opel Admiral B, 74, 28 000, silber
Opel Comm. BGS, 74, 9000, weiß, Coupé
Bitter CD, 74, 68 000, met.-grün

BMW 528, 75, 8900, blau, Schd., Lenkh.
BMW 3.0 CS, Coupé, 75, 18 800, blau
Lamborghini Countach, 75, 6800, schwarz
Lamborghini Miura, 71, 60 100, schwarz
Maserati Bora, 72, 38 000, schwarz
Porsche Carrera, 75, 4900, met.-braun
Porsche 911, 73, 45 900, grün, 5-Gang
Shorro BM 328, Roadster, neu, rot

Mercedes, BMW, Porsche
ständig gesucht

Ferr. 365 GT B 4, 69, 44 000, m.-rot
Sporverbr., 8"-Felgen, TÜV-abgen.
Ferr. 365 GT 2+2, 74, 25 000, blau
Ferr. 246 GTS, 73, 24 700, silber
Isa Grifo, 74, 23 300, gelb
de Tomaso Pant. GTS, 1974, 17 000,
Alfa Montreal, 74, 24 000, gold
50 Mercedes, 350 Opel, 30 VW,
20 Citroen, 100 Fiat, 70 Renault,
30 Ford, 50 BMW, 50
US und viele andere

1000
AUTOS - neu u. gebraucht

Ob Ankauf oder Verkauf Ihr Vertrauenspartner

AUTO-BECKER DÜSSELDORF
AUTO-SUPERMARKET GmbH WELTEXPORT GmbH Tel.: 0211/ 3380-1

Sulbertstr. 150
Tel.: 0211/ 3380-1



50 591

De Tomaso

cae COERPER
AUTO
EXKLUSIV

De Tomaso-Stützpunkt-Organisation NRW

Verkaufs- und Ausstellungsräume:
4 Düsseldorf-Heerdt (a. Handweiser)
Rugender Straße 30
Tel. 0211/501805 oder Verwaltung:
Tel. 02101/461813

de Tomaso-Vertretung
Neu - Gebrauchtwagen - Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 69 / 66 38 18

DE TOMASO Knitter automobile
essen 0201/230606
service
und verkauf
Vorfahrtwagen, Finanzierung und
Inzahlungnahme

Suche Pantera GFS, Unfall, zahle
bar. T. 0 40/6 72 21 04. 50 299

De Tomaso Mangusta, 11.71, 1. Hd.,
alle Extras, 18 500.- DM. T. 0 89/
4 30 48 93. 50 400

De Tomaso Barank. T. 0 72 31/4 09 91
50 628 H

DE TOMASO Verkauf Service
Neu - Gebrauchtwagen ab Lager
Finanzierung + Inzahlungn. mögl.
K. Griesshelter, Tel. 07 91 / 31 28

DKW

Suche für DKW F 12 7/33- od. 7/28er-
Getr. Zuschr. unt. Chiffre A 22/50 636

Ferrari

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39b, ☎ 42 15 20

MICHELIN-REIFEN

155 SR 12 x 2 86,20 155 SR 13 x 2 87,90
155 SR 13 x 2 47,65 155/70 SR 13 x 2 96,50
145 SR 13 x 2 81,80 175 SR 14 x 2 111,70
155 SR 13 x 2 70,90 185 HR 14 XVS 151,90
155 SR 13 x 2 79,40 195/70 VR 14 XVS 163,25
155 SR 14 x 2 84,85 195/70 VR 14 XWX 203,50
165 HR 14 XAS 99,85 205/70 VR 14 XWX 213,30
175 SR 14 x 2 100,85 155 SR 15 x 2 87,55
155 SR 15 x 2 79,05 180 HR 15 XAS 117,85
155 SR 15 x 2 87,40 185/70 VR 15 XWX 189,-

einziehbar! 11% MwSt. Wagen anderer Größen
sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen. Vers.
erfolgt per NN. BF-Reifenhandel, 805 Offen-
bach 1, Postfach 1008 B, Tel. 06 11 / 81 38 38

Ferrari Dino 246 GTS, Deutschlands
schönster Ferrari wird zum Verkauf
angeboten. Lackierung: schwarz mit
weißen John Player Streifen, weißer
Hardtop, Extras, DM 32 500.-, Anzahl-
ung DM 5000.-, monatl. DM 600.-,
auch Gebrauchtwagen. T. 07 11/75 53 47,
50 639 H

Suche Dino, Bj. 71. T. 0 64 55/3 14.
50 640

75 Ferrari 308 GT 4, 900 km, Klima,
10 000.- DM u. NP. T. 0 30/2 16 45 99.
50 641 H

365 GT 4 2+2, Bj. 75, 6000 km, Klima-
anlage, Servolenk., Rad., Tonb., Ste.,
Leder ausst., DM 65 000.- (NP DM
90 000.-). Tel. 0 57 31/59 11. 50 642

Ferrari Dino 246 GTS Targa, Bj. 8.74,
15 000 km, techn. u. opt. neuwertig,
zu verkaufen. T. 0 82 82/46 52 oder
38 80. 50 524

Verkauf - Service
zum Spezialisten
SCHAEFFLE
757 Baden-Baden, Tel. 0 72 21 / 6 33 55

Dino 308 GT 2+2, 8.74, 1. Hd., wein-
rot, 8500 km, neuw., 3.0 l, 236 PS,
Spitze 250, DM 37 500.- (Fin.+Ein-
tausch möglich). Auto Neuser, 85
Nürnberg, Röthensteig 2-4, T. 09 11/
3 69 49. 50 525

Suche Ferrari 365 GT b 4, geringes
Alter bevorzugt, evtl. Tausch und
Wertausgl. gegen 365 GT 2+2. Tel.
0 61 04/25 68. 50 526

Ferrari Dino 246 GT Spider, einmalig
schön, violett-met., 10 000 km, 7 1/2"-
Felg., Daytona-Sitze, elekt. Fensterh.,
Radio+Cass., NP 52 000.- DM, um-
ständehalb. f. 39 500.- DM, Anzlg.
4500.- DM, monatl. Raten 800.- DM.
Tel. 07 11/75 53 47. 50 483 H

Ferrari 365, GT, 4 BB, Bj. 75, nur
3900 km gel., 100% neuw. Zust., DM
20 000.- unter Listenpr. v. Privat zu
verk. Tel. 06 21/40 68 01. 50 401

Daytona, 72, 45 000 km, TÜV 9.77,
Bestzustand, Klima, Radio, getöntes
Glas, metallic, 31 500.- DM z. v.,
Inzahlungnahme möglich. Tel. 08 21/
48 27 08. 50 300

Ferrari 308 GT 4, 9.75, 20 000 km, alle
Extras, unfallfrei, verk. v. Privat. Zu-
schriften unter Chiffre A 22/50 343

Ferrari Barank. T. 0 72 31/4 09 91
50 627 H

Ferrari Dino, Bj. 72, außergewöhnl. gepfl.,
VB 19 800.-, Tel. ab 17 Uhr: 02 01/
44 26 54 od. 0 21 64/41 41. 50 847

Ferrari-Gebrauchtwagen zu verkaufen,
Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen
4 53 07. 50 842 H

Suche Ferrari-Unfallwagen, Ge-
brauchtwagenlager. T. 0 21 51/3 59 94. 50 837 H

365 BB, 365 GT 4 2+2,
308 GTB, 308 Dino vom
Importeur ab Lager

AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1
50 593

Fiat

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen
für FIAT, TÜV-zugelassen, beim
Autozubehör-Fachhandel. Prospekt FI
u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. So-
fort anfordern bei: **NOLDEKE GmbH,**
775 Konstanz, Postfach 5130

130 Coupé, 1. Hd., Bj. 9.72, met.-blau,
5-Gang, Stereo, Velours usw., Best-
zust., für nur 15 500.- DM. Tel.
0 26 26/56 31. 50 643

Verk. erfolgr. Fiat 128 A, nur vordere
Plätze, techn. neuester Stand, m. viel
Zubehör. Tel. 09 11/79 64 29. 50 644

Fiat Dino Coupé, Bj. 68, TÜV 10.77,
6500.- DM.

Fiat Dino Spider, Bj. 68, TÜV 10.77,
6850.- DM. Tel. 02 11/71 25 17. 50 520

Suche f. Fiat 124 Hardtop. T. 0 22 04/
18 89. 50 521

Suche Hardtop u. Diff. für 124 Spider.
Tel. 0 51 20/28 03. 50 522

131 S 1600, 6000 km, met.-bl. Tel.
0 71 31/5 55 58. 50 523

Sommerschlußverkauf Fiat X 1/9, Bj.
74, ATM 16 000 km, TÜV 9.77, LM,
Stereo, Rad.+Cass., VB 8600.- DM.
Elbracht, 3 Hannover, Weidestr. 26.
50 464

Fiat 124 Sport, 1800, weiß, Bj. 73,
25 000 km, garagegepf., 6 J. Arbat,
neue XAS, Cass.-Radio, VB 8500.-
DM. Chiffre A 22/50 402

X 1/9, Bj. 3.75, Rad., Cass., H4, Fern-
H4, leider zu verkaufen, VB 10 800.-
DM. T. 0 21 72/6 22 13, nach 18 Uhr.
50 404

Optimaler X 1/9, rot, Bj. 11, 73,
20 000 km. Tel. 0 74 82/2 50. 50 405

128 C 74, Bügel verk. od. Tausch geg.
127. Chiffre A 22/50 344

Fiat Slota-Spring, 50 000 km gel.,
gegen Höchstgeb. abzugeben. T. 02 01/
77 47 33. 50 345

Fiat 1500 S, Cabr., fahrber., Bj. 66,
Verd.+Reifen neu, kompl. 1150.- DM,
a. in Teilen. T. 0 52 31/2 29 02. 50 301

Suche für Fiat 124 Sport Spider
Unfallwagen m. Mot. v. 50 000. Angebot
unter Chiffre A 22/50 302

Fiat Dino-Unfallwagen gesucht, Er-
satzteil-Verkauf. Tel. 02 11/71 25 17.
50 811 H

GELEGENHEIT
Fiat X 1/9, noch nicht zugelassen, mit
Leichtmetallfelgen CD 30 + 165/70
HR 13, umständehalb preisgünstig
zu verk. Anfr. unt. Tel. 0 79 40/21 00.
50 782 H

Ford

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen
für FORD, TÜV-zugelassen, bei
ihrem Zubehörfachhändler. Prospekt FO
u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. So-
fort anfordern bei: **NOLDEKE GmbH,**
775 Konstanz, Postfach 5130

Sd-Oberrollbügel, Tel. 02 21 / 23 17 12

Capri 3.0, Bj. 73, TÜV 7.77, 40 000 km,
wie RS + vielen Extras, zu verkaufen.
Tel. 0 67 66/2 19. 50 638

Pirelli CN 36 SM -
Stahlgürtel, der Sieger
im AMS-Reifentest,
sehr preisgünstig
lieferbar.

175/70 HR 13 TT 80.- 205/70 HR 14 TT 103.-
185/70 HR 13 TT 96.- 205/70 VR 14 TT 109.-
225/60 VR 14 TT 217.- 175/70 SR 15 TT 104.-
185/70 HR 14 TT 110.- 185/70 VR 15 TT 104.-
185/70 HR 14 TT 162.- 215/60 VR 15 TT 289.-

TT - Schlauchtyp, TL - schlauchlos
Preise inkl. MwSt. Wir montieren fach-
gerecht oder versenden per N.N. Frachtfrei
ab 4 Stück. Nur 1. Wahl. Andere Größen
und Ausführungen auf telefon. Anfrage.

AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-
Fechenheim, Dieburger Str. 18
Telefon 06 11 / 41 90 42

Suche Capri m. Kotflügelverbr. u. 235-
Bereifung, Front-u. Hecksp., 6000.-
DM, Ratenzahlung, F. Zagar, 7513
Stutensee 5, Brühlstr. 2. 50 645

Escort RS 2000, 12.73, 35 000 km, sehr
viel Zubeh., VB 7500.- DM. Tel. ab
18 Uhr 02 02/46 03 36. 50 646

1 Motor RS 2.6 Ltr., 190 PS, kompl.
mit Alu-Kupplung, ca. 2500 km, 3800.-
DM, Kunststoffteile, Innenbel. Schei-
benbremsen. Tel. 0 22 91/70 35. 50 647

Capri 2800 GT, Mod. 73, 37 000 km,
130 PS, 50 mm tiefergel. Schubstre-
ben, negativer Sturz vorn, Bilstein-
Dämpfer, RS-Auspuffanlage, Ober-
rollbügel, Sonderarmaturenbrett, Le-
derlenkrad, für 8000.- DM abzugeben.
Fahrzeug ist für Verbreiterung auf
9" vorbereitet. Alles TÜV abgenom-
men. R. Hering, 4100 Duisburg 18,
Goerdelerstr. 47. 50 648

Verk. div. 2 LRS-Teile. Tel. 0 89/
7 93 22 53. 50 527

Escort RS, Bj. 11.73, 29 500 km, LM-
Felgen, 4 zus. Lampen, Spoiler, Ra-
dio u. w. Extras, NP 14 500.- DM, VB
8200.- DM. Tel. 0 22 34/5 67 19, ab
17 Uhr. 50 528

Orig. Ford RS 2.6 l, 150 PS, rot/schw.,
Mod. 71, Mot. 58 000 km, erw. Instr.
Ausst., Heckschw., LM-Felgen etc.,
VS 7000.- DM. Tel. Mainz 0 61 31/
3 44 93. 50 529

Capri, 3 l-Motor, 8000 km, 1500.- DM.
Tel. 0 75 41/5 18 00. 50 465

Ford Granada, 2.6 l GL, Turnier, 125
PS, Automatik+Extras, Bj. 3.75, 12 000
km, NP 21 000.- DM, umständehalb
zu verkaufen, VB 16 000.- DM. Tel.
0 67 83/45 08. 50 486

MACH 1, Cobra Jet 351, Bj. 70, 5.7 l,
60 000 km, techn.+opt. einwandfr., zu
verk., VB 7000.- DM. Tel. 0 56 51/
1 02 12. 50 467

Ford Barankauf T. 0 72 31/4 09 91
50 626 H

Ford A - Tudor, Bj. 31, TÜV 3.77,
erstklassiger Zust., zugelassen, weg.
Lieferung eines älteren Modells so-
gegen Gebot zu verkaufen (von Pri-
vat). Lohse, 2300 Kiel 1, Hamburger
Chaussee 49. 50 851

AUTO-CENTER

Größte Gebrauchtwagen-Show
Luxemburgs

Bei uns
kaufen Sie ca. 20%
preiswerter!

Alle Wagen mit schriftlicher
Garantie.
TÜV zugelassen.
Lieferung frei Grenze.

EURO-MOTOR N. Grosse & Co.

Luxemburg-Kirchberg
gegenüber der intern. Messe
Autobahnausfahrt Neudorf
Tel. 00352/433030, App. 31
Telex 2727 L

Zugfreie Frischluft

AIR-PRESS®

Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.

Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt. Bezugenschein und Prospekt durch:

Seibert Industrietechnik GmbH

1 Berlin 12 · Bismarckstr. 31 · Tel. 030/343 22 73 Händler bitte Angebot anfordern.



FORD MUSTANG, Bj. 66, 4,7 l/175 PS, schwarz, Lederpolster rot, Automatik, erstklassig gepf. Liebhaberstück, 1. Hd., Privatbesitz, DM 6950.—. Nur ernsthafte Interessenten: 0 40/80 12 47. 50 849

Mustang-Teile zu verk. **Unfall-Wagen** ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 50 810 H

Kaufvertrag m. 15% Nachl. sof. zu vk. Typ frei. Tel. 0 72 54/10 81. 50 788 H

Escort RS, 2000, Bj. 73, 43 000 km, TÜV 77, VB 8500.— DM. Tel. 02 21/23 10 13. 50 488

Mustang Mach 1, Coupé, 73, 19 000 km, TÜV 77, Eintausch DB 350 od. 450 möglich. Tel. 02 21/51 51 21. 50 406

9" BBS+S-STR. ges. T. 0 89/3 51 47 31. 50 403

Engl. Ford Capri, Bj. 1962, 1300 ccm, 54 PS, TÜV-Gutachten neu, Radio, Gürtelreifen, VB 2800.— DM, vermutl. letzter seiner Bauart in Deutschl. Tel. 0 74 71/43 49 od. 74 54 Bodelshausen, Stichstr. 24, Bänisch. 50 303

Ford Escort RS, Bj. 74, 100 PS, Front- u. Heckspoiler, Koffig.-Verbr. 235/60x13, 8"-BBS-Felgen, schwarz mit Gold-effekt, 13 500.— DM. Tel. 06 81/4 41 78. 50 304

Geländewagen

DKW-Jeep, TÜV 3.77, 3800.— DM. Tel. 0 65 97/23 22. 50 649

Suche Jagd-Haflinger in erstkl. Zust., wenig gel. Tel. Köln 86 18 78. 50 407

Glas

GT 5-Gang, TÜV 77, u. 1 Fahrz. zerl. u. 4 Motore. T. 0 62 08/5 74 61. 50 469

Suche 1300 o. 1700 GT Cabrio, auch ohne TÜV und rep.-bed. A. Salzmann, 3425 Walkenried, Steinweg. 50 650

1300 GT Cabrio, 17er Motor, TÜV 8.77, Cannes blau, Felgen 8 1/2 mit 185/70 Alpinaverbreiterung, Konis, 5-Gang, U-Bügel, Schalensitz usw., kein Rost, dazu 1 Motor, 2 4-Gang u. viele E-Teile, VB 3600.— DM. Tel. 0 64 45/72 81. 50 651

Go-Kart

Renn-Kart, 100er, 5-Kanal-BM, wenig gel., verk. VB 1200.— DM. Tel. 0 21 64/42 39. 50 652

Honda

HONDA AUTO 3hannover wunstorfer str. 97 telefon 4588265

Cp. 68, 46 000, 9.77, schw., techn.-opt. 1a, u. alle Teile. T. 0 40/7 23 56 94, Sa. 11 Uhr. 50 305

Indra

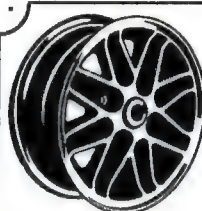
Gelegenheit: Bj. 9.72, TÜV 77, 32 000 km, braun/met., Bestzust., VB 14 800.— DM. T. 0 77 71/20 64 und 20 70. 50 653

Jaguar

JAGUAR XJS, XJ 4, 2, XJ 5,3 Coupé und Lim. vom größten Jaguar-Händler

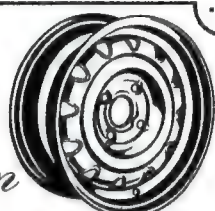
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1

50 594



COSMIC

Die Exklusiven



BORRANI



ASZ GmbH

8 München 80, Postfach 800120

Telefon 089/47 79 08/47 69 61/47 26 96

ASZ K.H. Schmidt KG, 58 Hagen, Postfach 244

Telefon 02331/21181

JAGUAR IN KÖLN AUTOHAUS

KEMPEN

Ständig Auswahl an Neu- u. erstklassigen Gebrauchtwagen Tel. Köln 37 49 81 und 37 56 77

XK 150 Cabrio, TÜV neu, exzellenter Zustand, zum Schleuderpreis von DM 14 000.—. Tel. 07 12 04 / 8 52. 50 870

Jaguar Barank. T. 0 72 31/4 09 01 50 625 H

4 Chrom-Speichfelgen m. Sommer- u. Winterbereifung von Jaguar E 4.2 l. kompl. nur 1200.— DM. Tel. 0 26 26/56 31. 50 664

Jaguar E V12 Roadster, Bj. 3.74, TÜV 9.77, blau, Speichenräder, 30 000 km, rechtsgelenkt, 21 500.— DM. T. 02 31/73 36 83 oder 73 28 80. 50 655

JAGUAR NEUWAGEN

XJ 6 L — XJ 12 L — XJ 12 Coupé günstig sofort ab Lager lieferbar Huecher-Strepp Tel. 0 2105 / 47 03 + 0 2101 / 6 95 44

E-Coupé, V12, Bj. 72, weiß, Chromspeichenw., Autom., Rechtsl., verzollt, VB 15 600.— DM. T. 0 41 31/4 73 80. 50 656

MK II, 3,4 l., Bj. 68, weiß, Speichenräder, Rechtsl., Bestzust., VHB 5500.— DM. Tel. 0 41 31/5 64 64. 50 657

Alle Ersatzteile, neu und gebraucht. Tel. 0 21 01/6 49 01. 50 658 H

JAGUAR — SERVICE Raum Köln neuwertige Fahrzeuge + E-Teile Kirschbaum-Automobile Klaus Wegen & Co KG 5 Köln 1, Aachener Str. 90 Tel. 02 21/51 15 51 u. 51 43 42

420, neuwertig Zust., VB 12 500.— DM. Tel. 0 21 01/6 49 01. 50 659

Jaguar E V12 Coupé, Bj. 5.72, 30 000 km, Festpreis 15 500.— DM. T. 0 52 51/2 60 76 und 0 52 54/62 74. 50 660

Jaguar: Automatik-Getriebe, Reparatur-/Tauschaggregate. 0 40/6 52 56 49.

BOSI der Spurtschnelle



ABE (TUV-gen.) für Mini, Innocenti, Cooper, Autobianchi, Fiat, BMW, Saab, Opel, Ford, VW Golf, Scir.

... von Technikern aus dem Rennsport entwickelt

DR. HÖHN — Sport — Styling 7119 Ingelfingen, Postl. Tel. 0 79 40/21 00

Geld sparen...

Auto-Albrecht garantiert noch günstigere Preise für über 5000 Art. Zubehör und Ersatzteile, Werkzeuge und Freizeitartikel, größtes Motorsport-Programm im neuen

Gratiskatalog 75 sofort anfordern!

AUTO-ALBRECHT 776 KONSTANZ-11 Tel. 0 75 31-2 37 42

Jaguar 420 G, Bj. 10.70, Ersthand, blau mit weißer Lederpolsterung, Automatik Servo, el. Fenster, Rechtssteuerung, Stereo, wie fabrikneu, 10 500.— DM. Tel. 02 21/52 52 59. 50 661

Jaguar E-Type-Cabrio V12, Letzt- od. Erstzul. 75, 12 000 km, silber/met., schwarzes Leder. T. 0 30/2 16 45 99. 50 662 H

Suche Motor für Jaguar 3,8 S, Bj. 66/67, Angebote unter Tel. 0 65 71/50 43. 50 664 H

Jaguar 3,4, MK I, Bj. 58, VB 6500.— DM. Tel. 05 51/5 97 27. 50 665

4,2 l, XJ 6, reparaturbedürftig, ohne Motor, Bauj. 69, 1200.— DM. Chiffre A 22/50 530

Hardtop für E V12 Cabrio gesucht. Tel. 0 92 61/8 37, abends. 50 531

Wissen Sie, warum Volvo schon seit Jahren 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung gibt?



... weil Volvo schon seit Jahren konsequent konstruierte Automobile baut. Konsequenz in Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Komfort. Darum konnte Volvo vor allen anderen auch seit Jahren beruhigt diese große Garantie geben.

Der neue Volvo — der Volvo 66 — macht da keine Ausnahme. Auch für diese konsequente Konstruktion gibt es die große Volvo-Garantie.

VOLVO 66 ab 9.950,-DM (unverb. Preisempfehlung)

**auto
motor
sport**

Vergleichs- test

Der auto motor und sport-Vergleichstest sagt Ihnen, ob Sie sich für den richtigen Wagen entschieden haben, oder ob ein anderer Ihren Ansprüchen

mehr gerecht wird. auto motor und sport hat zahlreiche Wagentypen im Vergleichstest geprüft. Sicher ist auch „Ihr“ Wagen dabei. Am besten, Sie bestellen sich gleich das entsprechende Heft. Der anhängende Bestellschein macht's Ihnen leicht.

Die Testberichte sind nach Erscheinungsterminen aufgeführt

Alfa Romeo Giulia Super/BMW 2002	16/70
Ford Taunus — Opel Ascona	5/71
VW K 70 L — Opel Rekord 1900 L	9/71
Alfa Romeo 1300 Spider — Fiat 124 Sport Spider —	
Matra 530 LX — VW Porsche 914/4	18/71
Ford Consul 2000 — Opel Rekord 1900	10/72
BMW 2500 — Ford Granada GXL — Mercedes 230 —	
Opel Commodore GS	(1. Teil) 14/72
	(2. Teil) 15/72

Chrysler 180 — Fiat 132 — Fiat Special 1800 — Ford Consul L	
2000 — Opel Rekord 1900 L — VW K 70 L — VW 412 LE	26/72
Alfasud — Audi 80 L — Citroen GS 1220 — Opel Ascona 12 —	
Renault 12 TL	(1. Teil) 3/73
	(2. Teil) 4/73

Automatik-Vergleichstest:	
Alfa Romeo Alfetta/BMW 520 i	8/73

Kleinwagen-Vergleichstest:	
Autobianchi A 112, Datsun Cherry 100 A, Fiat 127,	
Mini 1000, Peugeot 104, Renault 5 TL	(1. Teil) 12/73
	(2. Teil) 13/73

Audi 100 GL — BMW 520 i — Mercedes 230/4 —	
Peugeot 504 TI — Volvo 144 E	(1. Teil) 26/73
	(2. Teil) 1/74

Fiat 128 rally — Opel Kadett 1200 S — Peugeot 304 GL —	
Renault 12 TS — VW Passat L	(1. Teil) 8/74
	(2. Teil) 9/74

Sportliche Mittelklasse-Coups:	
Ford Capri II GT — Opel Manta SR — VW Scirocco	17/74
VW Käfer — VW Golf	21/74
Untere Mittelklasse:	
Alfasud — Fiat 128 Special — Citroen GS —	
Simca 1100 Special — Opel Kadett	(1. Teil) 26/74
	(2. Teil) 1/75

Audi 50 LS — Autobianchi A 112 E — Fiat 127 S —	
Peugeot 104 C — Renault 5 TL	(1. Teil) 8/75
	(2. Teil) 9/75

Ford Escort 1300 GL contra Opel Kadett 1200 S	
Alfa Romeo Montreal — BMW 3.0 CSI —	12/75
Mercedes 280 SLC — Porsche 911 S	13/75

Alle Hefte auto motor und sport bis Ausgabe 20/72 DM 1.80, ab Heft 21/72 DM 2.00, ab 20/74 DM 2.50, jeweils + 40 Pf Porto. Aus verwaltungstechnischen Gründen bitten wir unbedingt um Vorauszahlung. Ihr Auftrag wird dann auch schneller und billiger ausgeführt.

Bestellschein

MOTOR-PRESSE STUTTGART, 7 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1

Liefen Sie mir bitte folgende Hefte von auto motor und sport

Nr.

○ Der Betrag wird **gleichzeitig** mit dieser Bestellung auf das Postcheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.

○ Liegt als Scheck bei Gewünschtes bitte ankreuzen!

Vor- und Zuname

Postleitzahl und Ort

Straße und-Nr.

ams 22

Jaguar



MK 10, Bj. 63, 2 Jahre TÜV, echte Colorvergl. br. Leder, absol. Bestzustand, für ca. 10 000.— überholt, a. neu, Motor 0 km, ca. 11 500.—, Tausch o. Inzahlungnahme. Tel. 05 11 / 44 38 39. 50 666

Teile verk. aus XJ6, 4.2, autom. Mot., Getr., neuwertig. Tel. 02 21/41 48 06, abends. 50 408

Suche Hardtop für Jaguar E V12. Tel. 0 89/39 59 26. 50 409

Jaguar E V12, 2 + 2, Modell 73, Rarität, Rechtslenker, 48 000 Meil., Colorvergl., weiß, techn.-opt. Bestzust., TÜV 77, für 17 000.— DM VB zu verk. Tel. 02 02/45 18 78, ab 18 Uhr. 50 410

Jaguar MK II, Enthusiasts Club lädt ein zum Nikolaustreff im Raum Braunschweig, 5.—7. 12. Näheres T. 0 53 44/70 33 od. 07 61/50 88 38. 50 470

Süddeutschlands schönster Sportwagen, Jaguar E-Type, Cabrio, Bj. 70/71, TÜV 77, Ges.-km 40 000, rot, Colorscheiben, Radio, Chromspeichenräd., Festpreis 11 500.—. Tel. 0 70 43/26 41. 50 471

E, Bj. 70, 50 000 km, zu verkaufen. Tel. 0 76 21/8 26 27, 8 83 98. 50 472

MK 2, 3.8 l, Bj. 65, TÜV 6.76, 5300.— DM. T. 0 40/2 79 79 46 (abends). 50 473

Jaguar MK 10, TÜV 10.76, Kotflügel-schaden, VB 3000.— DM. Tel. 02 31/83 02 23. 50 346

Jaguar E-Type, Bj. 9.68, 79 000 km, TÜV 77, Stereoanlage, zu verkaufen. Tel. 0 23 62/2 55 90. 50 347

JAGUAR-REIFEN

XJ 6	DUNLOP ER 70/VR 15	150,—
XJ 12	DUNLOP 205/70 VR 15	198,—
Telefon 0 27 22 / 74 62		

Jeep

Munga - Ersatzteile

Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstattbücher, Greifzüge und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.

Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11/42 10 21-25



DKW - Munga

Das größte Lager mit Ersatzteilen u. Zubehör. Neu u. gebr. Viele Sonderangebote. Immerschnell, preiswert u. zuverlässig. Prosp. vorr. matz autoteile, 239 Flensburg, Postfach 558, Tel. 04 61/1 73 11

JEEP-CENTER, 898 Oberstdorf
Telefon 0 83 22 / 32 97

Mehrere Ami-Jeeps und DKW-Mungas zwischen 2000.— und 4000.—

DKW neu: TÜV, Reifen, Auspuff, Bleche, Lack, Zündung usw. VB DM 4000.—, Zuschr. u. Chiffre A 22/50 668

Jensen

Jensen Interceptor 2, Bj. 5.71, TÜV 77, 23 000 km, Bestzustand. Tel. 02 03/78 22 67. 50 667

Lamborghini



LAMBORGHINI ESPADA, 71, Top-Zust., 2. Hd., 2. Mot., Countach-Vorw. m. Nachl.



Countach, 375 PS, über 300 km/h



Deutsche

lamborghini

Vertriebsges. m. b. H.
Generalimporteur

8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89 / 59 75 09
Ausstellung: Odeonsplatz 2, Tel. 0 89 / 2 80 09 75
Zentralersatzteillager:
München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Lamborghini Barank. T. 0 72 31/4 09 01
50 824 H

Miura, 72, 24 000 km, Vhs. o. Tausch, DB 350 SL. Ab 17 h. HT. 0 30/6 81 93 81. 50 858

Miura SV, Ende 72, 37 000 km, garagegepflegt, 2. Wagen, techn. u. opt. wie neu, metallic, echt Led., 45 000.— DM. Tel. 02 21/24 84 40. 50 809

Lamborghini-Vertretung
Zentralersatzteillager Deutschland
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Lamborghini Countach, 7000 km, schwarz, cognacfarbene Lederausstattung, Klima-Anl., Stereo-Radio-Cassette-Anlage, verbreiterte Campagnolo-Felgen (hinten), Pirelli Spezial Bereifung 2.45-VR 70, inkl. einem Satz Winterspezialmischungs-Reifen. 1. Hand, TÜV, werkgepflegt, NP DM 118 000.— abzüglich 25% Nachlaß sofort abzugeben. Lamborghini Espada oder Mercedes wird in Zahlung genommen. Tel. 0 61 74/35 91. 50 669

Gegengeschäft!

Mit der Sorgfalt, mit der wir Ihr Geld in Empfang nehmen, haben wir zuvor Ihren Lamborghini gewartet.



Lamborghini
Nordrhein-Westf.
KNITTER
Automobile

43 Essen, Tel. 02 01/23 06 06

Verk. Miura-Motor + div. Teile. Tel. 0 30/6 81 93 81 ab 17 Uhr. 50 670

JARAMA, Targa-Version, einzig. Exemplar in Deutschl., 8.72, 39 000 km, blau-met., beige Lederausstattung, Klimaanlage, Stereo-Kassetten-Radio, viel Zubehör, unfallfrei, Bestzustand. Tel. 02 01/77 97 88. 50 671



Automobil-Vertriebs GmbH
4 Düsseldorf, Corneliusstraße 93
Telefon 02 11 / 34 34 34

U R A C C O
4/74 — 1. Hd. — gelb — orig. 12 500 km neuw. — 2.5 l — 210 PS — Spitze 255. 35 000.— DM (Fin. + Eint. mögl.)

AUTO-NEUSER
85 Nürnberg, Röthensteig 2-4, Tel. 09 11 / 3 69 49. 50 532 H

Suche Lamborghini Espada, ab Bj. 72, unfallfrei, in neuwertigem Zustand. Tel. ab 18.30 Uhr 0 60 24/10 33 oder Chiffre A 22/50 411

Bitte prüfen Sie

den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Lancia

FLAVIA COUPE, Bj. 64, nur 4 Jahre zugel., neuw. T. 02 31/73 01 44. 50 672

Lancia Beta 1,8 Lim., Bj. 10.73, 46 000 km, TÜV 10.77, 7500.— DM. T. 0 52 61/20 99. 50 533

Lancia 2000, 73, weiß, 1. Hd., unfallfrei, UKW, 9.77, 83 000 km, sehr gepflegt, 6500.— DM inkl. MwSt. AUTO-ORTH, Trier, Verteilerring, T. 06 51/4 30 51. 50 534 H

Fulvia 1600 HF Coupé, Bj. 72, 2. Serie grünmet. neu, TÜV 77, AL-Feigen usw., VB 6900.— DM. T. 02 41/16 32 52. 50 535

Gesucht: Beta Coupé 1800, neuw., auch Vertrag od. unfallbesch. Detaill. Angebote unter Chiffre A 22/50 412

Lotus

Europa-Special, alle Extras, Vorführ- u. Gebrauchtw. ab DM 17 000.— **Elite 501/502** Gebrauchtw. u. Vorführwagen, wenig km, ab DM 32 000.— **LOTUS GERMANY**, Tel. 0 89/7 60 36 00 8 München 70, Albert-Rößhaupter-Str. 104

DIETER FEIX
Vertragshändler
Reparatur und Verkauf
200 Hamburg 70
Wendebeker Zollstr. 84-90
Telefon 040 552 58 49

Suche Lotus Europa, möglichst mit Motorschaden oder ohne Motor. Alter spielt keine Rolle. Köller, 87 Würzburg, Unt. Katzenbergweg 13. 50 306

Lotus Europa, Bj. 70, TÜV neu, Zweitwagen, neu bereift, mit vielen Extras, 6900.— DM. Tel. 0 62 27/13 63. 50 307

LOTUS RUHRGEBIET
Gerd Schlichter
58 Hagen-Hohenlimburg,
Elseyerstr. 18, Tel. 0 23 34/5 75 97

Europa S 2, EZ 10.72, 15 000 km, viel Extras, 9000.— DM + neuer 140 PS-Motor. Tel. 0 72 21/6 26 17. 50 536

Lotus Super 7, Bj. 69, VB 6000.— DM. Tel. 05 51/5 97 27. 50 673

Maserati

Khamsin, wenig km, noch 3 Mon. Garantie, Kfz-Brief ohne Eintrag, sämtl. Extras, VB 55 000.— DM (NP 90 999.— DM), Inzahlung mögl. T. 06 81/70 32 43. 50 677

Suche Maserati Khamsin, für Ende 75, da z. Zt. i. Ausland. Zahle bis DM 65 000.—, evtl. Verrechng. v. Porsche Carrera, Bj. 75 od. 450 SLC. Zuschr. unter Chiffre A 22/50 678

Matra

Spezial-Skialteler für Bagheera - kein Bohren, paßt sofort, ausbaufähig zum Gepäckträger, Bestell-Nr. 721 417 beim Fachhandel oder Fa. Eckel, 8 München 19, Dachauer Str. 233

Matra 530 LX, Bj. 71, 54 000 km, TÜV 77, 6500.— DM. Auskunft H. Fürbringer, 5342 Rheinbreitbach, Vonsbach 10. 50 674

Matra-Bagh., 7.74, Radio, Tonband, 6500.— DM u. NP zu verk. T. 0 44 44/7 41. 50 675

530 LX Targa, grün, 11.70, TÜV 2 J., 5 1/2", LM-F., Zweitwg., Extras. Tel. 0 22 34/7 73 75. 50 676

Matra 530 LX, 75 PS, Bj. 6.72, 43 000 km, Motor 0 km mit Garantie, 4995.— DM inkl. MwSt. verkauft Firma Gebr. Gossens KG, 4152 Kempen 1, Telefon 0 21 52 / 10 96 — 98. 50 413

Anzeigenschluß für Heft 24/1975
ist am 28. 10. 1975

PIRELLI 235/60 VR 13 II
DM 200.—
Tel. 0 27 22/74 62

Mercedes

BMR-Auto-Zierhufelsen
mit Ihren Initialen, 11 x 11 cm



Prospekte durch F. M. Reinhardt
7 Stuttgart 1, Verdstr. 59
Tel. (07 11) 69 35 64

Hardtop 230 SL, mögl. rot o. schwarz, bar bei Abholg. ABEL-TEXTIL-WERK KG, 8870 Günzburg/Donau. 50 679

Uniroyal M+S Plus

165 SR 13 80,- 185/70 SR 13 109,-
175 SR 14 110,- 195/70 SR 14 135,-
185 SR 14 126,- 205/70 SR 14TL 168,-

Andere Größen und Fabrikate auf Anfrage.
Alle Preise inkl. MwSt. Versand per NM

Reifenberger

657 Kfm, Tel. 0 67 52 / 29 58 und 23 00

DB 600, orig. 89 000 km, Mot. 40 000 km, a. Extr., gepfl. 25 900.—, Tel. 0 30/2 16 45 99. 50 693 H

MERCEDES 600
Mod. 65, Mot. 25 000 km, blau-met., Velourpolst., Bestzustand, TÜV 77, DM 14 000.—, Tel. 02 11/78 97 19. 50 687

450 SLC, Automatik, 1. Besitz, unfallfrei, Klimaanlage, Velourpolster, Alufelgen, garantiert 18 000 km, 37 000.— DM. T. 02 11/78 97 19. 50 688 H

Alles wird teurer.
Wir nicht!

Acapulco
Mexico

Rundreisen und Badeferien am Tropenstrand

Preisbeispiel: 2 Wochen Hotel Tropicano

Winter 74/75 | Winter 75/76
ab DM 2168,- | ab DM 1905,-

Sie sparen DM 263,-

Wöchentlich mit CONDOR-Jumbo-Jet von Frankfurt.

Eine Woche bereits ab DM

850,-

Prospekt
in Ihrem
Reisebüro

Terramar
Die Spezialisten
JAMAICA

BALI

2 Wochen ab allen
deutschen Flughäfen
ab DM 2510,-
Rundreisen Java,
Sumatra

Wöchentliche Flüge
2 Wochen ab DM 1860,-
Jamaica-HAITI
2-Wochen-Kombination ab
DM 2090,-

Oder
Post-
karte
an:



Terramar,
6 Frankfurt
Wilh-
Leuschner
Str. 93

Aktion Opfer der Straße 1975/76

Helfen Sie uns bitte
dabei, den Unfallopfern,
Rollstuhlfahrern und
Schwerkörperbehinderten
den Weg in die Ge-
meinschaft zu erleichtern.

Wir betreuen und beraten
— und schaffen Einrich-
tungen aller Art, die der
Integration des schwer-
behinderten Personen-
kreises dienen.

Helfen Sie — damit wir helfen können!

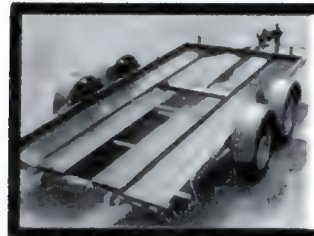
Wir bitten, Ihre Spende
auf folgende Konten
einzuzahlen:

Pscha. Stuttgart 2019-709
Volksbank Krautheim
1037 625

Sozialhilfe

Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.

7109 Krautheim/Jagst



AUTOTRANSPORTER

z. B. 2000 kg DM 3290,- inkl. MwSt.
Pkw-Kastenanhängen, Bootsanhängen,
ein- und doppelachsige. Fertige Anhänger
sowie Anhänger-Bauteile und vor-
gefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau.
Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie
kostenloses Angebot mit allen Daten.
MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27

280 SL in gutem Zust. zu verk. 0 72 43/
1 38 38. 50 416 H

170 Da, Bj. 50, TÜV 4.77, wie neu, VB
DM 5500,-. Tel. 0 80 61/74 79. 50 417

230 SL, 66, TÜV 77, alle Extras, Farbe
schwarz, DM 9500,-. 0 21 51/39 96 85.
50 418

Merc. Barankauf Tel. 06 11/28 51 44.
50 800 H

Mercedes 300 SL, Bj. 58, Original,
83 000 km, neuw. Zust. 0 89/4 30 48 85.
50 419

NEU in Deutschland!



US-Exportscheinwerfer für alle
Daimler-Benz-Modelle der neuen
S- und SL-Klasse, TÜV-abgenom-
men und einbaufertig DM 897,-
pro Satz per Nachnahme durch
W. u. G. Autoteile
58 Hagen, Rheinstraße 63
Tel. 0 23 32 / 1 46 63 od. 0 23 31 / 8 51 28

190 SL, Bj. 58, TÜV 6.77, Verdeck neu,
VB DM 7200,-. 05 21/32 14 29. 50 349

Suche 300 SC-Cabrio, Barzahlung. Zu-
schriften Chiffre A 22/50 350

280 SL, neuwertiger Drittwagen, 4.75,
8000 km, elektr. Fensterh., Colorgl.,
LM-Felgen, Stereo-Radio usw., 5000,-
DM unter NP, evtl. Inzahlungn. mögl.
Tel. 0 23 32/16 70. 50 351

Autobarankauf

Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw
(alle Typen).

Herald Rochel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/5 29 30, 361, Stuttg. Dienst

300 SL Roadster, absolut Spitze, orig.
Extras, promi. Vorbesitz, Höchstge-
bot ab 56 000,- DM an Chiffre
A 22/50 309

300 SL, Flügeltüren, Weltspitze, Sel-
tenheit, Bestzust., Höchstgebot ab
75 000,-, an Chiffre A 22/50 310

Suche gegen bar: DB 280 SL od.
280 SE 3.5 l, Coupé/Cabrio, Autom.
T. 0 62 21/3 30 38 v. 8 od. nach 18 h.
50 311

250 C mit 280 SE-Motor, AMG, ca.
190 PS, mit vielen Extras gegen Ge-
bot. Pindur, 51 Aachen, Südstr. 27.
50 312

Suche Hardtop für 230/250/280 SL.
T. 05 51/5 88 44. 50 313

Mercedes Barankauf T. 0 72 31/4 09 01
50 823 H

Minipreise für gebr. Teile verk. Tel.
Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96.
50 808 H

Wir suchen dringend gegen bar alle Typen Daimler-Benz, Porsche, Jaguar, BMW, Alfa, amerik. Wagen und Exoten

Reelle Abwicklung zu Tageshöchstpreisen in bar.
Auf Wunsch Rückflug mit privater Cessna möglich.
Südring-Car-Shop, 7505 Ettlingen, Pforsheimer Straße 53
Autobahnausfahrt: Karlsruhe-Rüppur, Telefon (0 72 43) 1 30 99 + 99

MERCEDES MOTORE

für Pkw und Lkw
generalüberholt im Tausch, nach
Vor Anmeldung, Aus- und Einbau
innerhalb eines Tages.

1 Jahr Garantie oder 50 000 km

DIESEL-FEUER GmbH

Köln 5063 OVERATH (an der B 55)
Gewerbegebiet
Tel. (0 22 06) 20 93 u. 76 74

Frankfurt 6072 DREIEICHENHAIN
Daimlerstraße 6
Tel. (0 61 03) 8 41 41-2

München 8 MUNICHEN 50 (Ludwigs-
feld), Karlsfelder Str. 282
Telefon (0 89) 1 50 44 33

50 799

100% Kaufe jed. Mercedes auch SL,
ab Bj. 65. Tel. 07 11/56 13 24.
50 806 H

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI,
7 Stuttgart 80, Tel. 07 11/60 88 03.
50 805 H

MG



SPRITZDECKEN UND VERDECKE

Leicht aufmontierbar,
MGs/Triumphs/Sprites
etc., Verd. DM 125,-
b. 170,-, Spritzd. alle Mod. DM 85,-, dir.
ab Fabrik, Lieferz. 7 Tage, Prospekt/Preis!:
British Hoods, 45 High St., Burnham
Bucks., SL 1 7 JD, ENGLAND

MGA zu verk. 0 71 43/3 25 87 ab 18 U.
50 704

MGA 1600, Bj. 60, TÜV 4.77, Hardtop,
VB 4900,-. T. 0 40/4 39 42 14. 50 705

Verkaufe MGA, Bj. 56, Mt. 30 000 km,
TÜV 77, 65 PS, Hardtop, DM 5200,-.
ab 18 U. T. 0 70 44/57 86. 50 706

MGA TWIN-CAM, grün/met., Bj. 61,
ATM, 1800 ccm, 95 PS, TÜV 9.77,
Dach neu, Spritzverd., opt. Zustand,
VB 8500,-. T. bis 9 U., 0 89/7 85 31 97.
50 707

Vk. MGB 1600, Bj. 71, 1a Zustand, VB
5000,- DM. Tel. Luxembourg 0 03 52/
51 11 44. 50 509

Unfall MGB GT 74, zu verk. Tel.
0 89/78 35 10. 50 547

MGA 1600 Cabrio, Bj. 61, TÜV 6.77,
mit 6 Jx15, alles überholt, 3800,-
DM VB. 0 30/4 11 87 62. 50 314

MGB GT, 6.73, 45 000 km, Bestzu-
stand, Extras, VB 9300,- DM. Tel.
0 22 03/5 55 09. 50 348

MG Barankauf T. 0 72 31/4 09 01
50 822 H

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw.
ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h
50 803 H

MG-Gebrauchteile zu verkaufen. Un-
fallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 86.
50 804 H

Auto-Decor-Set

(Nadelstreifen)

AUCH FÜR IHR AUTO!

Inhalt:
35m Streifen 3mm breit
viele Ornamente,
Spitzen und Bogen
Farben:
gold, silber oder schwarz
Preis: DM 16,- p.N.N.

RS - Autozubehör
56 Wuppertal 2
Schwarzbach 152

Modellautos

Morgan + 8



Plastikbausatz 1:16
(ca. 26 cm)
DM 49,50, od. 1:43 in Zinnuguß (ca.
9 cm) od. Typ 4/4, gleicher Preis
als Zinnugußbausatz. Typ 4/4 auch
als Fertigmodell DM 39,50 (Preise +
NN-Porto u. Verp.). Bitte auch
Großkatalog anfordern, mit über
1300 and. Automodellen, alle Maß-
stäbe, Plastik u. Metall, Fertigform u.
Bausatz. DM 4,- in Briefm. bitte an
MODEL INTERNATIONAL, 6083
Walldorf, 100-Morgenring 100, Abt. I

Monteverdi

Monteverdi High Speed, weg. Aus-
wanderung günstig abzugeben, Bj. 73,
TÜV 77, alle Extras, DM 29 000,- inkl.
MwSt., Neupreis DM 82 000,-. Tel.
02 21/58 19 99 u. 53 39 11. 50 854

Morgan

Suche Unfallw. Chiffre A 22/50 708

Suche +8, ab 1975. Barzahlung. Tel.
0 52 21/24 67. 50 709

+8 Mod. 73, sehr günstig abzugeb.
Tel. 07 12 04/8 52. 50 479

Suche +8 od. +4, vor Bj. 69, auch
schl. Zust. T. 09 21/3 19 27 abends.
50 548

Morgan Barank. T. 07231/40901
50 821 H

Oldsmobile

74er Oldsmob. Cutless Coupé 16900,-
King Cars US-Automobile 030/216 45 99

Toronado, Bj. 66, AT-Motor + Getr.,
TÜV 77, VHB 7500,-. T. 0 70 31/3 23 63.
50 423

BMW 501, Bj. 53, 65 PS, DM 5000,-.
Tel. 0 53 41/2 67 17. 50 710

Opel

**ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanla-
gen** für OPEL, TÜV-zugelassen, bei
Ihrem Zubehörlieferanten. Prospekt OP
u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. So-
fort anfordern bei: **NOLDEKE GmbH**,
775 Konstanz, Postfach 5130.

Ascona 19 SR, Bj. 74, 46 000 km,
LM-Felg., L-Lenkrad, Cibié, div. Ex-
tras, zu verk. T. 0 60 52/28 44. 50 549

5 x 13 für AUDI 80 und
VW-Golf, -Scirocco, -Passat

TOV-frei RONAL ABE
LEICHTMETALLRÄDER

ABARTH-Auspuffanlagen, RECARO-Sitze, KONI- und
BILSTEIN-Spezialstoßdämpfer, CIBIE-Scheinwerfer, HA-
Systeme HELLA Bitte Type und Baujahr angeben.

1/2 ANZAHLUNG, 6 RATEN.
L. BEIL - 6701 NEUNHOFEN 4 - Telefon 0 62 36 / 13 66

GOODYEAR-REIFEN

660 Grand Prix	White Letter
185/70 HR 13 WL 91.-	185/70 HR 14 WL 139.-
185/70 HR 13 97.-	205/70 VR 14 WL 174.-
185/70 VR 13 WL 132.-	215/70 VR 14 WL 189.-
185/70 HR 14 WL 118.-	185/70 VR 15 WL 159.-

WL = mit weißer Letzelschrift
schneidest. 11% MwSt. Versand per Nachnahme,
Frachtfrei ab 4 Stück. Fritz thie, Reifenhandel
KG, 787 Baden-Oos, Tel. 0 72 21 / 6 18 20

Sd-Überrollbügel, Tel. 02 21 / 23 17 12

Verk. w. Klassenw. Gr. 1 Opel Ascona
16 SR, Irmischer Motor, neues
Fahrwerk, f. Rundstr. u. Sialom aus-
ger., 6500,-. W. Rakebrand, 463 Bo.,
Frankenstr. 21, 02 34/6 65 93 ab 18 h.
50 711

Kapitän L 62/76, zuverlässig, rost-
frei + Teile, DM 1700,-. Müllen-
meister, 5630 Remscheid 11, Rospatt-
str. 18. 50 712

Commodore GSE, Bj. 73, Kotfl.-Verbr.
245 Ronal get. Scheiben, Irmischer,
Fahrw. Manta od. Ascona wird in
Zahl. gen. Preis VB. T. 0 64 55/4 04.
50 713

Opel Barankauf T. 07231/40901
50 820 H

Manta 19 SR, alle Extras, Motor u.
Getriebe gen.-überh., Bj. 72, 61 000
km, Preis 6300,-. Tel. 0 26 52/2 21
App. 420 tägl. v. 7.30-16.30. 50 714

Su. für Commodore GS LM-Felgen
m. Bereifung. Tel. 0 57 75/3 79. 50 715

1 Opel-Bilzt - Pritsche m. Pl. u.
Sprgl. (71) PVC, dopp. Holzboden, L
3530, B 2020, H 1600 mm, zu verk.
DM 700,-. Fa. Moser, 65 Mainz-
Hechtsheim. T. 5 92 77 Moser. 50 308

Kadett 1900 SR, Bj. 68, TÜV 9.77, 1a
Zustand, div. Extras, DM 3500,-. Tel.
0 83 81 / 27 49. 50 869

Manta GTE, 8.74, 27 000 km, Extras.
W. Müller, 7312 Kirchheim, Stauf-
str. 7. 50 550

Manta SR, Bj. 71, Kotfl. verbr., 8"
auf 235 VR 13-Reifen + Spoiler, alles
TÜV-eingetr. Tel. 0 84 44/8 58. 50 551

Opel-Dipl. A, Motor, Lichtm., Anlas.,
Vergaser, billig abzugeb. Gutschmann,
4155 Greifrath. Tel. 28 01. 50 552

OPEL Barank. T. 06 11/28 51 44
50 801 H

45 Weber mit Einlaßkrümmer f. 19
Opel zu verk., Pr. VHS. 0 62 26/80 62.
50 480

Suche GT 1100. Tel. 07 11/53 91 89.
50 481

2 l Opel-Motor u. 5-Ganggetriebe
ges., Motor evtl. ohne Aggreg., ver-
kaufe Breitspur-Ascona 19. Alles Zu-
behör, NP 25 000,- gegen Gebot.
Tel. 09 11/73 13 05. 50 420

auto motor und sport Test

auto motor und sport hat bereits viele Wagentypen in umfassenden Tests geprüft. Sicher ist auch Ihr Auto dabei. Falls das Heft mit dem entsprechenden Testbericht noch lieferbar ist, sollten Sie es sich gleich kommen lassen. Es ist immer ein Vorteil, die „schwachen Punkte“ an seinem Wagen genau zu kennen. Bestellen Sie am besten gleich. Der anhängende Bestellschein macht's Ihnen leicht.

Folgende Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

Testberichte:	Heft	Testberichte:	Heft
Alfa Romeo 1600		De Tomaso Pantera GTS	18/74
Coupe und Spider	21/73	Die Autos des Jahres 1973	25/73
Alfa Romeo		Dino 308 GT 4	20/74
Giulia Nuova Super 1600	8/75	Fiat Abarth 124 Rallye	11/74
Alfa Romeo Alfetta	17/72	Fiat 124 Sport-Coupe und	
Alfa Romeo Alfetta 1.6	10/75	Spider	14/73
Alfa Romeo Alfetta GT	24/74	Fiat 124 Special Automatic	11/71
Alfasud ti	7/74	Fiat 124 N, 124 Special,	
Audi 50 LS	23/74	124 Special T	13/73
Audi 80 LS	18/72	Fiat 126	15/73
Audi 80 LS		Fiat 127	9/71
50000 km Dauertest	5/74	Fiat 127	
Audi 80 GL Automatic	18/73	50000 km-Dauertest	21/73
Audi 80 GT	17/73	Fiat 128 Special 1300	22/74
Audi 80 GT	19/73	Fiat 130-3200 und	
Audi 100 L	5/75	130 Coupé	20/71
Austin Allegro	25/74	Fiat 130 Coupé	24/73
BMW 518	22/74	Fiat 131 mirafiori	6/75
BMW 525 (GS-Tuning)	4/74	Fiat 132 GLS	8/74
BMW 528	4/75	Fiat X 1/9	20/73
BMW 1502	3/75	Fiat 770 S	18/72
BMW 2002 Alpina	6/75 + 19/73	Ford Capri II GT und Ghia	9/74
BMW 525 Alpina		Ford Capri RS	
170 u. 230 PS	24/74	(Gerstmann-Tuning)	16/73
BMW 2002 turbo	19/74	Ford Consul 1700	10/73
BMW Alpina 3.0 CSL	18/72	Ford Consul mit Treibgas	9/74
BMW 3.3 L	16/74	Ford Granada 2 Liter	7/75
BMW 3.0 CSL	23/74	Ford Escort RS 2000	13/73
BMW Touring	17/71	Ford Escort RS 2000	
BMW-Touring 2000 ti		(Rallye-Ausführung)	2/75
50000 km-Dauertest	16/72	Ford Escort Sport	10/75
Bitter Diplomat CD	21/74	Ford Taunus 1600 GT	
Chevrolet Impala Trailer	1/74	50000 km-Dauertest	17/72
Chevrolet		Ford Taunus 2000 GXL	22/73
Corvette Stingray	22/74	Honda Civic	25/73
Citroen CX 2200	9/75	Jeep Wagoneer	10/74
DAF 66 SL	5/73	Jeep GJ 5	25/74
Datsun 160 JSSS	2/75	Lada 1200	16/74
Datsun 240 K-GT	6/74	Lancia Beta Coupé	3/75

Den 2. Teil dieser Übersicht von Lotus bis Volvo finden Sie in einem der nächsten Hefte.

Alle Hefte auto motor und sport bis Ausgabe 20/72 DM 1.80, ab Heft 21/72 DM 2.00, ab 20/74 DM 2.50, jeweils + 40 Pf Porto. Aus verwaltungstechnischen Gründen bitten wir unbedingt um Vorauszahlung. Ihr Auftrag wird dann auch schneller und billiger ausgeführt.

Bestellschein auto motor und sport

MOTOR-PRESSE STUTTGART, 7 Stuttgart 1, Leuscherstraße 1
Lieferrn Sie mir bitte folgende Hefte von auto motor und sport

Nr.

- ☐ Der Betrag wird **gleichzeitig** mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.
☐ Liegt als Scheck bei Gewünschten bitte ankreuzen!

Vor- und Zuname

Postleitzahl und Ort

Straße und Nr

ams 22

Opel

Scheel-Sitze TÜV-zugel.

Mod. 101 nur DM 299,90, Mod. 200 nur DM 379,90, Einbaukonsole DM 59,90 (Mod. 101 = 20° — 200° vollverstellbare Lehne). Lederlenkräder ab DM 129,90.

Lexmaul OPEL TUNING

6232 Kelkheim, Bergstr., T. 0 61 95/732 11

Manta SR, 12.71, 104 PS, 1. Hd., Radio, Ölk. Bilst. "6", bel. Bremsen, Zubeh., VB 5900.— T. Bochum 53 17 46. 50 421

Diplomat V8, 4.73, 34 000 km, grün-metallic, LM-Felgen, Stereo-Radio, VB 17 000.— DM + MwSt. Finanz. möglich. 0 23 02/6 05 87. 50 422

Panther



Das individuellste Automobil
PANTHER J 72
ab Lager

Affeln Importeur

AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1
50 592

Peugeot

Hardtops 3-teilig

für Peugeot 204/304 Cabriolet
KÜBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46 / 2 93

304 S Cabrio, Bj. 10.73, 31 000 km, DM 7300.—, TÜV 10.77. 0 53 71/22 59. 50 353

Peugeot 104, Bj. 73, 30 000 km, 10 f. Bereifg., TÜV 77, VB 5000.—, E. Otto, 7944 Herberlingen, Fuchsstr. 6, 50 716
403, Bj. 60, TÜV 9.76, m. viel Zubeh., DM 900.—, Tel. 0 21 51/4 15 63 ab 17 bis 18 Uhr. 50 717

EQ-Import: 76er Peugeot, Modell 504 und 604, fabrikneu, mit Werks-garantie, Ersparnis mindest. 2000.— DM gegenüber empf. Inlands-VP. Krämer Kfz-Handel, 6689 Merchweiler, Telefon 0 68 25 / 52 93

Pontiac

Pontiac „Trans Am 455“, eine Rarität, DM 16 500.—, Modell 74, 295 PS, 27 000 km, 230 km/h schnell, blau-metallic, innen weiß, Klimaanlage, neu bereift. Tel. 0 82 47/47 69. 50 354

Zu kaufen gesucht: Pontiac-Firebird-Trans Am. g. Barzhag. 0 52 54/63 82. 50 488

Pontiac Firebird, 32 000 Meil., Klima-Anl., met./grün, für DM 8000.— zu verk. Tel. 0 67 74/4 35. 50 435

Porsche VW-Porsche

Porsche Carrera 2,7 I, traumhaft schön mit allen Extras, DM 38 500.—, Anzahlung DM 8500.—, monatlich DM 700.—, auch Gebrauchtwagen. Tel. 07 11/75 53 47. 50 736

PORSCHE-REIFEN

105/70 HR 15 KLEBER QTS	119,—
185/70 VR 15 DUNLOP SP 57	144,—
DUNLOP SP SUPER	175,—
PIRELLI CN 36 SM	175,—
MICHELIN XWX	190,—
215/60 VR 15 PIRELLI CN 36 SM	239,—
DUNLOP SP SUPER	229,—

Inkl. 11% MwSt. — frei ab 4 Stück —
Versand per Nachnahme

Reifen-Höfken, 5951 Neu-Listernohl
Telefon 0 27 22 / 74 62

Wir kaufen gebrauchte Porsche 911



Hannover
Vahrenwalder Str. 193
05 11 / 63 13 38

Su. Porsche ab Bj. 70 (a. Unfall).
Tel. 0 89/42 22 03 ab 17 Uhr. 50 737

911 Targa, 3.75, 2.7/150 PS, 12 000 km, wie neu, viel Zubehör, blau, DM 31 800.—, T. 0 21 28/31 62 ab 18 Uhr. 50 738

Suche dringend Sportw. od. sportl. Lim. von ca. 3000.— b. 20 000.—, sofort Barzahlung. Tel. 0 76 24 / 23 85. 50 739

911 Targa, 2.7, Bj. 7.75, 3000 km, f. 31 900.—, T. 06 11/43 12 53, 44 89 01. 50 742 H

Porsche 911 E Targa, 2,2 I, Bj. 70/71, guter Zustand, viele Extras, Motor und Getriebe neu überholt, DM 11 900.—, T. 0 71 31/4 10 74. 50 740 H

Porsche 911 Coupé, Bj. 73/74, 2,7 I, gelbgrün, sehr gepflegt, DM 23 700.—, Tel. 0 71 31 / 4 10 74. 50 743 H



Gebrauchtteillager Suche Unfallwagen

415 Krefeld, Grünerdyk 37
Telefon 0 21 51 / 2 69 77
Auto-Tel. 02 03 / 0 55 56 58

911 T, 2,4, Bj. 73, DM 17 500.—, Tel. 06 11/43 12 53 od. 44 89 01. 50 744 H

Porsche Barank. T. 07231/4 0901
50 819 H

911 E, Bj. 73, erstklassiger Zust., Sportfelg., Sportlenkrad, 5-Gang, Radio-Kass.-Recorder, und Komfortpaket sofort abzgl. Tel. 0 52 51/52 61. 50 553

Porsche 911 Coupé, 2,7 I, Bj. 74/75, vipergrün-Diamant, 30 000 km, DM 29 000.—, inkl. MwSt. 0 71 31/4 10 74. 50 741 H

AUTO-SERVICE

Altmann + Hansen GmbH.
Spez. Porsche-Tuning u. Karosserie

Gebrauchte Porsche in allen Preislagen.
Alle Modelle, z. T. erst wenige Wochen alt.
TUV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung.

56 Wuppertal 1. Tel. (0202) 310711

911 S, Bj. 69, 1a-Zust. v. Zub., Recaro Rad., VB DM 9200.—, Tel. 08 21/48 91 62. 50 555

911 S Targa, EZ 11.74, gelb, Scheinw.-Waschanl., get. Scheib. T. 0 53 66/79 01. 50 556

911 S Targa 2,2, Bj. 70, 58 000 km, Bestzust., 12 000.—, T. 0 77 31/8 72 05. 50 557

Achtung! 356er Fans: 356 b Coupé (Dame) 60 PS, Bj. 63. — Dieses Liebhaberstück wurde kürzlich von mir mit viel Aufwand restauriert. Folgendes wurde mit neuen Original Porsche-Teilen ersetzt: Sämtl. Blechteile, Türen, Holmen, Stoßstangen, Scheiben, Chrom-, Gummi- u. Dichtteile, Front- u. Hecklichter, Trommelbremsanlage, Ölkühler u. div. Klein- teile. Der Wagen wurde in silber- metallic lackiert, hat dunkelrote sehr gepflegte Lederausstattung, 3-Punkt- Automaticgurt, Radio-Stereo-Casset- tenanlage, Nebellampen (gelb), 2- Klang-Hörner, Heckbrücke u. eine Original Betriebsanleitung! Ich steck- te über DM 15 000.— in die Restau- ration. Gebe ihn (oder sie) ungern ab. An Liebhaber jedoch für ca. DM 10 000.—, T. 0 56 21/33 36. 50 554

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL

Unser umfangreiches Sportwagen-Angebot umfasst Neu- und Gebrauchtwagen vom 914 bis zum Turbo. Wir bieten Porsche schon ab DM 5000,— an bis zu Spitzenmodellen, die nur wenige Wochen alt sind. Auch Vorführwagen. Alle Fahrzeuge mit Garantie und 2 Jahre TÜV-frei. Inzahlungnahme und Finanzierung möglich. Bevor Sie sich entscheiden — rufen Sie uns an!

UELLENDAHLER STR. 245 TEL. (0202) 705070

911 S, Juli 71, TÜV neu, blaumetallic, F.- + H.-Spoiler, Radio + Kass.-St., tot. Colorglas, Jod-Lamp. u. a. Zub., unfallfrei, Notverkauf, VS. Tel. 07 81/39 53, abends 0 78 51/55 69. 50 559

911-Motoren werkstattüberholt m. Garantie, preisgünstigst! Überholung v. defekten Motoren. Halver/Westf. Tel. 0 23 53/22 99. 50 559

911 T Targa, 7.77, 1. Hd., unfallfrei, scheckheftgpfli., DM 10 900.—, ab 18 Uhr, T. 02 11/46 11 23. 50 580

Porsche 911 T Targa, Bj. 6.71, braun/kupferdiamant, 60 000 km gel. S-Aus., 7"-S-Felgen, Frontsp., technisch und optisch la, VB DM 14 300. Tel. 0 27 21/7 07 49. 50 561

914/4 2.0 I, Bj. 73, alaskabl.-met., TÜV 77, Spoiler, ANSA-Anl., Cibles, Stereo-Kass., VB DM 10 300.—. Tel. 0 73 51/70 41. 50 562

Porsche 2 L, Rennmotor, 226 PS, Doppelz., wie neu, Pr. VB. 4 St. 6"-S-Felgen ab DM 120.—. Tel. 02 21/74 54 93, H. Reip. 50 563

911 S Targa 2,4 I, 5-Gang, hellgelb, getönl. Scheib., Recarositz, Autom. Gurte, Kassetten-Radio + 2 Zusatzlautsp., elektr. Antenne, Nebell. u. Schlußl., Erst-Zul. Okt. 74, 1. Hand, unfallfrei, Zweitwagen, 5900 km, wie neu, NP 37 300.— für 28 500.—. Tel. 0 63 59/23 47. 50 564

Turbo schwarz
7/75, 8500 km, Klima, Stereo-Tonband, Recaro, gegen Gebot.
Kaltler-Automobile, Essen, Tel. 02 01/23 06 06

Suche 911 T, Targa ab Nov. 73, Chiffre A 22/50 424

Verkaufe: Optimalen Porsche Carrera 2,8 I, 260 PS, Mot. 9000 km, Bj. 6.73, kaffeebraun, cremf. Schweins-Innenausst., Recaro, U'rollb., Color, el. SSD, Stereo, Rennfahr., Kotflügelverbr., Turbo-Spoiler, Ölkühler, TÜV 77, NP ca. DM 70 000.—, nehme evtl. DB bis 450 SL-SLC Inzahlung, Tel. 0 74 33/64 92 ab 19 Uhr 82 43. 50 482

Autobarankauf

Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).

Harald Rachel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/5 29 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

911 Coupé, 2,7 I, oder Targa gegen Barzahlung gesucht, evtl. Einkauf Mercedes 200 Automatic, Bj. 74, Extras, Rest bar. Tel. 0 22 41/38 15 15. 50 483

911 S Coupé 2,7 I, oder Carrera Coupé 2,7 I gesucht, mögl. mit SSD, Farbe Weiß, Gelb o. Beige, geg. Barzahl., Angebote schriftl. od. tel. an Hans Grimmig KG, Straßberg-Bergbau, 69 Heidelberg, Hirschgasse 2. Tel. 0 62 21/4 50 11. 50 484

911 RSC 3 I, ca. 255 PS, 29 000 km, Motor 5000 km, Sperre Übersetzung 7-37, 8 + 9 J., alles eingetrag., auch Racing, silbergrün-metallic, innen Leder, Stereo, 45 000.— DM. Tel. 0 61 29/80 61. 50 485

3 L Carrera Stoßstange v. 400.— DM, 2,7 L Stoßstange 200.— DM, 1 Heckspoiler mit Gummi (Turbo) 600.— DM, 80-l-Tank mit Faltrid 400.— DM. Tel. 0 61 29/80 61. 50 486

Targa 2,7, Mod. 74, 5-Gang, Color-scheib., heizb. Heckscheibe, Cibles-S-Gurte, TÜV 8.77, opt. + techn. einwandfrei, 23 500.— DM + MwSt., 37 000 km, Finanzierungsmöglichkeit. Tel. 02 21/61 28 60. 50 487

Suche 356 Cabrio od Coupé. Tel. 0 71 23/50 87. 50 425

Blechschaden 914, 7.75, fahrbereit. Tel. 02 21 / 5 99 21 30. 50 426 H

HOLLÄNDER

kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschaden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34/6 05 53 oder 8 05 34

Carrera RS/73, S-Ausst. Radio, Stereo, gelb, Recaro, Bestzustand, km 88 000, Höchstangebot Tel. 0 95 49/3 71. R. Sitzmann, 8802 Steinsdorf, Türkenfeldstr. 5. 50 427

Berliner Fan sucht 911/912, alter Zust. egal da Fachmann, Generalüberholung geplant. Fairer Angebot bitte unter Chiffre A 22/50 428

Turbo Porsche, Mai 75, met./silber, 15 000 km, 7 + 8 J. Felgen, 50er Reifen, Stereo, Zweitwagen, DM 10 000.—, unter NP. T. 0 22 53/4 56. 50 429

Carrera RS, 7.73, DM 25 000.— VB. Tel. 0 91 91/8 07 24. 50 430

356 B Cabrio, Bj. 63, TÜV 10.77, Motor 30 000 km, DM 5500.—. Tel. 02 08/80 61 82. 50 431

911 E, Bj. 73, 69 000 km, überh. Motor, gelb, DM 17 500.— VB. Tel. 0 75 56/84 77. 50 432

Notverk 911 T, 71, 2,2 I, 85 000 km, Extras, DM 10 300.—, 0 71 27/5 02 95. 50 433

Suche für VW Porsche 914, Bj. 72, Blechteile. E. Tysiewicz, 6804 Ivesheim, Goethestr. 12. 50 434

911 S Coupé, 2,2 I, Bj. 70, ca. 210 PS, met.-blau, SSD, 70 000 km, D-Zünd., Spoiler, R-Topf., div. Extras, VB DM 13 000.—. T. 0 70 31/5 21 06 ab 18 Uhr. 50 489

914 2 I, sonnengelb, Komfortausst., Bj. 4.73, 69 000 km, TÜV 4.77, 1. Hd., unfallfrei, LM-Felgen, sehr gepflegt, VB 9000.—. T. 0 73 84/5 40 ab 18 Uhr. 50 355

Gebrauchte Porsche

ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. **M. FREISINGER & Co.**
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2
Telefon 07 21 / 59 26 61

PORSCHE-M+S-REIFEN

185/70 SR 15 DUNLOP 109,—
inkl. 11% MwSt. — frei ab 4 Stück —
Versand per Nachnahme

KSC Reifen & Autoservice GmbH
675 Kaiserslautern, 0631-52075

**TEBERNUM-GEBRAUCHTEILLAGER UNFALLWAGEN-ANKAUF**

Motore 2,0—2,7 Liter mit Garantie
Krefeld, Cracauer Straße 16-26
Telefon 0 21 51/2 15 16

Porsche 911 T, Bj. 70/71, 70 000 km, el. Schiebed., Heckscheibenw., Color, Zus.-Hal., S-Felgen, Stereo-Kass., 5-Gg., Frontsp., techn. u. opt. Bestzustand, DM 10 200.—. 0 94 31/12 09. 50 356

Dunlop-Stahlgürtel

SP Sport Super bzw. D 1 sofort lieferbar. Nur 1. Wahl.

195/70 HR 14	DM 145,—	inkl. 11% MwSt.
195/70 VR 14	DM 172,—	
205/70 HR 14	DM 147,—	
205/70 VR 14	DM 185,—	
185/70 VR 15	DM 170,—	
215/60 VR 15	DM 235,—	

Wir montieren fachgerecht oder versenden per NH. Frachtfrei ab 4 Stück. Andere Größen u. Ausführungen auf tel. Anfrage.

AZS
Reifendienst, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18
Telefon 06 11 / 41 90 42

Suche Unfall-Coupé, 2,4 I, auch Totalschaden. T. 02 09/20 61 19. 50 357

Porsche Carrera RS, Bj. 2.73, 56 000 km, Farbe: Hellgelb, SD, Ledersitze, Stereo-KS, viele Extras, Bestzust., VB DM 25 000.—. Tel. 02 21/49 50 86. 50 358

Porsche 911 S, 2,7 I, 240 PS, 5000 km, rennverbereit, 10 und 11 J-BBS-Felgen, Heckspoiler Gr. 4, alle Eintragungen für Straße, TÜV-frei, gegen Gebot. T. 0 22 38/5 33 30. 50 359

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für Porsche 911/2 + 2.2 I, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörlieferanten. Prospekt PS u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

911 Targa, 69, 2,0 I, 80 000 km, 10.77, neuber., grünm./gelb, Kopfst., 5-Gg. Heckschw., Colorgl., heizb. Heckschw., VB 8900.—, evtl. BMW Inz. T. 06 61/7 12 21 ab 15 Uhr. 50 360

Targa 912, Bj. 69, TÜV 9.77, techn. + opt. gut, 8500.— DM. 0 28 28/23 55. 50 361

356 C Hardtop zu verk. Tel. 02 11/33 16 43, abends. 50 362

VW-Porsche 914, 1,7 I, Bj. 6.72, 65 000 km, LM-Felgen, Radio + S-Ausst., DM 7500.—. Fink. Tel. 07 21/59 00 61. 50 363

914 Spoilerstoßstange (916) neu, preiswert. T. 0 22 66/70 12. 50 315

GEBRAUCHTEILE PORSCHE

Alle Typen am Lager
— Service — Unfallankauf —
Tel. 02 11 / 76 77 50, Werftener Feld 65

Aus Unfall-Carrera, 74, 12 000 km, Teile zu verk., Motor, Getriebe, Felgen, Spoiler u. div. and. Tel. 02 11/22 48 20. 50 316

Carrera-Motor 2,7 Liter, 210 PS, 6000 km gel., neuwertig, 2,4 I Einspritzer, 25 000 km, 2,2 I, 27 000 km, 2 I, 18 000 km verk. T. 02 11/76 77 50. 50 317

Gebrauchteile - Verkauf und Reparatur

Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. **D. Schreiner**, 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42 / 65 80

7"- + 8"-Carrerafelgen mit neuen Pirelli-Reifen 50er Serie. Tel. 02 11/22 48 20. 50 318

Guter 356 B, Reifen, Bremsanlage, u. v. a. fabrikneu, 75 PS-Motor neu gelagert, Türschweller müssen ersetzt werden. Ganz o. z. T. zu verk., DM 850.—. Jakscht, 7981 Ravensburg, Schwanenstr. 68. 50 319

911 T 73, gold, alle Insp., 90 000 Autokm, 17 500.— DM. Tel. 02 61/4 27 39. 50 320

911 S, 2,4, neuber., 5-Gang, Bj. 72, elekt. SSD, blau-met., Stereo, v. Extras, 82 000 km, elektr. Fensterheber, DM 16 200.— plus MwSt. Tel. 02 02/8 52 30. 50 872

WINDGERÄUSCHE IM TARGA?

Fahren wie im Coupé durch nachträglich selbst zu montierende Mittelbefestigung des Faltdaches. Öffnen des Daches wie bisher möglich. Bis Bj. 1973 Preis 64,— DM per Nachnahme. Dipl.-Ing. Heinz Reusch, 347 Höxter, Im Hohen Felde 17

SPORTWAGEN-CENTER-FULDA

Alfa 2000 GTV, 73, 1. Hd., weiß	9 900.—
T Coupé, 2,2, 71, orange, 60 000	12 950.—
E Targa, 2,2, 71, gelb, 1. Hd., 58 000 km	16 500.—
T Targa, 2,4, 72, grün, Sportom.	16 900.—
T Coupé, 2,4, 73, grün, 65 000	17 500.—
Carrera, 74, braun, 7-8", 38 000	31 000.—
Carrera, 75, gelbgrün, 25 000.	
7 8"-Felgen, 50er Reifen	36 850



HANS KAHRMANN

Fulda, Karlstädter Str. 18/17 • Tel. (03661) 1061

50 783 H

Tel.	PORSCHE HÄNDLER	Sportwagenzentrale Walter Knebel	
0			5
2		S I E G E N	9
7			2
1		Carrera-Targa, Mod. 74, 34 500 km, weiß, Radio, 5-Gang, Heckwischer, Pralldämpfer, sehr gepflegt, im Kundenauftrag DM 29 300.—, 911, 150 PS, 2,7 I, Mod. 75, 16 000 km, silber-metallic, Carrera-Look, Bilstein-Dämpfer, get. Glas, 7"-Felg., im Kundenauftrag DM 27 900.—, 914-JUBILÄUMSMODELL DM 18 450.—	1

Tuv-geprüfte BWA ABE Leichtmetallfelgen

Typ Sportstar 5 1/2 x 13 für BMW 02-Typen • Ford Capri • Escort • Opel Kadett • Olympia • GT DM 140,— kompl.
Typ Sportstar 5 x 13 Typen wie oben u. Fiat 124 - 125 - 128 - 132. DM 138,— kompl.
Lieferung über den Fachhandel

HP 3452 Bodenwerder, Postfach 1240



Typ „Sportstar“

NEU!

Endlich ist er da. Der neue Autozubehör-Katalog '75. Umfangreicher denn je. Ein Riesangebot erwartet Sie auf 80 Seiten. Schreiben Sie noch heute. Bitte DM 2,- Schutzgebühr in Briefmarken beifügen. (Wird bei Bestellung verrechnet.)
DEWE Kfz-Teile GmbH

46 Dortmund 16
Evinger Straße 232

Porsche VW-Porsche

PORSCHE 911 UNFALLWAGEN GESUCHT

Gebrauchtteile günstig abzugeben.
Tel. 0 64 41/6 14 96 und 4 45 63

50 789 H

911 S Coupé, signalgelb, Bauj. 72, Sportomatic, TÜV 77, techn. + opt. einmalig, DM 19 000.—. Tel. 00 32 23 / 44 10 27 nach 19 Uhr (Brüssel). 50 864

911 T/68 S-Ausst., 2 J. TÜV, Extras! 1 Abg.-Anl., 2 I-Mot., 4 Spikes m. F., 2 Türen, 1 Ölt. „B“. G. Weiblen, 7312 Kirchheim/T., Freilwaldaustr. 6. 50 861

912 Targa, 5-Gg., S-Felg., S-Ausst., ATM, TÜV 10/76, VB DM 6900.—. Tel. 02 11/27 81 78. 50 718

Porsche 911 E, neuwertiger Zustand, Febr. 75, generalüberh. und umgebaut auf Turbo, RSR-Auspuffanl., Bj. 2.71, 215/60 VR 15 Dunlop Sport Super auf 7—8 J ATS, v. u. h. großer Spoiler, Inzahlungnahme von 911. Tel. 02 61/ 2 22 37, Sa. 15—19 h, Wo. ab 19 h. 50 719

Neues 911 Coupé, Mod. 76, 2000 km, NP DM 37 000.—, u/halb. f. 31 000.—, an Priv. z. verk. T. 0 44 61/28 29 (n. 19 Uhr). 50 720

356 B Coupé, Bj. 63, total restauriert, in ganz hervorragendem Zust., 1.77, VB DM 7500.—. T. 07 21/61 64 52. 50 722

911, Kotflügel v. und Türe, rechts, neu, bis 68 je 100.—. T. 07 51/4 55 46. 50 723

Gebrauchtteile aller Typen am Lager Unfallwagen gesucht

M. Freilinger & Co.

Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

914/2.0, Bj. 75, gelb, 16 000 km, Radio, C.-Ausstr., Sport-Ausp., Ciblie, NP 21 500.—, VB 17 500.—. 05 21/6 83 04. 50 724

Porsche Carrera, Mod. 73, ca. 59 000 km, weiß, mit allem erdenkl. Zubehör für DM 24 500.— (DAT-Schätzpreis 25 200.—). Tel. 0 76 61/70 18. 50 725

911 T, Mod. 72, 2,4 l, 68 000 km, S-Ausst., alle Extr., Bestzustand, VB 14 500.—. Tel. 0 24 61/74 40. 50 726

911 T Targa, 2,0 l, 110 PS, Bj. 69, 75 000 km, 5-Gang, S-Ausstattung, Frontspoiler, Privat DM 9800.—. Tel. 0 68 31/5 21 10 ab 17 Uhr. 50 727

Porsche 911 S, hellgelb, 1 J. v. WA, zu verk. Coz. Stabli. 5 Gg., Ausst. stellf. Tel. bis 16 h 0 53 61/22 66 10, ab 17 h 0 53 71/35 57. 50 728

2,4 T Targa, 4.72. Tel. Mo-Fr 02 31/ 1 20 04 30. 50 729

Porsche S 90-Mot. f. Käufer passend zu verk. Tel. 0 40/59 32 08. 50 731

Carrera RS 73, 49 000 km, weiß, v. Zubehör, DM 22 600.—. Tel. 07 11/ 24 59 21 oder 45 17 93. 50 732 H

911 E Cp., 73 S-Ausstatt., 5-Gg., Radio, 80 l-Tank, Ciblie, DM 15 500.—. Tel. 0 71 81/6 20 52/30 81. 50 733

Verkaufe 911 S, 68, PS 170, AT-Mot. 25 000 km, mit Rostschäden, DM 3800.—. Tel. ab 20 Uhr 0 60 21/6 99 92. 50 734

Porsche-Teile, 1 Heck-Sp. Car 75er m. 6. DM 775.—, 1 Front-Sp. Car 73er DM 245.—, 1 Heck-Sp. Car 73er DM 295.—, 1 Targa Falt-Dach DM 750.—, 2 Felgen 8" S Alu DM 130.—, div. Teile auf Anfrage. P. Nowak. Tel. 06 11/30 31 47. 50 735

TÜV für 914 bis 9 J, 235/60, für 911 u. and. Typen bis 9 J, 235/60 evtl. 50er Serie. T. 06 34 06/22 93. 50 834 H

Ankauf sämtl. Porsche zu Höchstpreisen. Tel. 0 41 01/7 19 33. 50 807 H

100% Kauf jeden Porschebar ab Bj. 66. Tel. 07 11/56 13 24. 50 793 H

Motoren, 356, 911 und Teile verk., suche Motoren u. Wagen. Tel. 0 61 51/ 7 87 43. 50 790

90- und 75-PS-Motor zu verk., suche def. Motor. Tel. 06 11/49 19 58, 50 794 H

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN
SPOILER, STOSSTANGEN, UM-
BAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98.

50 795 H

Gebrauchtwagen, Teile An- und Verkauf. Suche Unfallwagen. Meister-service Nestler, 605 Offenbach, Mainkurstr. 3—5, Tel. 06 11/86 58 68. 50 796 H

911-Motoren verk. Tel. 06 11/49 19 58. 50 797 H

Porsche Export

Ich suche dringend gepfl. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89. 50 792 H

Motoren für 356, 912 u. 911 sowie andere Porsche teile zu verkaufen. Suche defekte Motoren u. Unfallwagen. Tel. 0 21 61 / 19 90 96.

50 791 H

Renault

Renault Alpine A 310 i

Gepflegte Vorführwagen: Luxus-Sportcoupé, Spitze ca. 205 km/h, Leichtmetall-Motor, Benzineinspritzung, 5-Gang-Getriebe, 4 Scheibenbremsen, elektr. Fensterheber, Radio, 6 Scheinwerfer (4 Halogen), TÜV-abgenommen.

Deutsche Renault AG,
Sportwagenverkauf
504 Brühl 1, Tel. 0 22 32/7 32 54

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für R 8—R 10, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörlieferanten. Prospekt RE u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 5130

Renault Alpine, Bj. 74, 18 000 km, DM 10 000.—. Tel. 02 71/33 17 58, ab 8—19 Uhr. 50 745

Alpine 1300 für DM 10 000.— gesucht. Evtl. Tausch Audi 50 GL 6,75, mit viel Rallyezubehör. T. 0 65 92/21 47. 50 746

R 5 LS, 75, 9900 km, met.-blau, i. A., DM 6900.—, Unf. R 5 LS, 74, DM 900.—. Tel. 0 94 33 / 5 44. 50 748 H

R 17 TS, Bj. 73, NP DM 17 000.—, VB 7500.—, el. Sonnendach. Tel. 0 81 22/ 31 68. 50 749

Suche gut erh. Karosserie für Renault-Alpine 1300. Tel. 0 61 51/2 84 54. 50 493

Alpine 1300, 110 PS, U.-B., Sch. S. etc. 7"/60er R. VS. T. 0 94 71/56 33. 50 494

Suche R 5 LS, evtl. auch f. nationale od. intern. Rennen zugel. T. 0 93 81/ 92 55. 50 495

Suche Alpine 1300 mit TÜV gegen 5000.—. P. Gläsel, 7471 Harthausen, Rathausweg 2. 50 750

R 8 Gordini, 88 PS, 165 SR 13 M, 20 000 km, G. 5000 km. Tel. 0 75 31/ 66 20 19, ab 7—16 Uhr. 50 585

Alpine 1300, 75, 12 000 km, LM-F. Stereo-Kass.-Rad., 1. Hd., i. A., DM 14 900.—. Tel. 0 94 33 / 5 44. 50 747 H

Alpine 1600 S, 21 000 km, viel Zubehör, VB 15 900.—. T. 0 25 92/6 13 65. 50 566

R 5 LS, Bj. 75, 2500 km, U-Käfig, R-Schalensitz (verstellb.), Radio, Konsol, Nebell., usw., z. verk. oder zu tauschen mit Alpine Gordini R 8. Tel. 0 93 39/2 83. 50 364

R 12 TL, Bj. 72, TÜV 77, 67 000 km, VB 3950.—. Werk. T. 0 92 87/7 52 94. 50 365

Spezial-Querstabileistoren für Renault 5 LS, vorn 18 mm DM 88.—, hinten 21 mm DM 88.—. Renault-Sportstützpunkt. Bommann und Lübering, 43 Essen-Borbeck, Wolfenbankring 46, Tel. 02 01 / 6 01 89. 50 324 H

Rennwagen

ALBERT SPORT-
NOCKENWELLEN

für alle Autotypen, techn. Unterlagen
verlangen

Wörgl/Oberösterreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83

PP SAUBER

News

ZU VERKAUFEN

zweistellige Rennwagen in bestem Zustand m. o. ohne Motor; versch. Motorvarianten möglich. SAUBER C-2 1971, SAUBER C-3 1974, SAUBER C-3 1975, SAUBER C-4 1975, LÖLA T-212 1971, LÖLA T-290 1972, SPARTAN 721 1972, CHEVRON B-21 1973
PP SAUBER AG, CH-8340 Hinwil,
Telefon 01 78 00 08, Telex 75 662

PP SAUBER

SCHRICK

Spezial-Nockenwellen und Ventillfedern

Dr.-Ing. Schrick, 563 Remscheid-Lö., Industriegeb. Großhölzlg., T. 0 21 23/53 07/68

Lola Super Vau, Stand 75 (Karosserie, Reifen, Flügel etc.) viel Zubehör, mit Sponsorvertr. verkauft. Tel. 0 61 51/4 33 06. 50 751

IMP-Tuning Walz-Automobile, schnelle Lieferung aller Teile, Motor-Getriebe-Fahrwerksabstimmung. Tel. 0 72 43 / 9 10 01 oder 96 34. 50 752 H

NSU Gr. 2 zu verkaufen. VB DM 3000.—. Tel. 0 30/4 93 10 21. 50 753

DKW-Mot. M.T.Z., 120 PS, zu verk. Tel. 02 81/5 11 42. 50 567

NSU TTS, Gr. 2 Wagenpaß mit Zubehör z. verk. Pr. 4000.—. Tel. 0 24 31/33 16. 50 568

FV 1300, Bj. 72, ohne Motor DM 3500.—, Motor 95 PS mit Lagerschaden DM 600.—, Hänger DM 600.—, Motor 85 PS DM 400.—. Tel. 02 31/ 46 85 12. 50 569

BMW 2002, 4-Ventiler 275 PS mit div. Zub., evtl. Motor u. Wagen einzeln zu verk. Tel. 0 89/78 88 08. 50 570

Optimaler VW für Slalom-Berg zu verk., Renngetr. Trockensumpf, Slick u. Regen a. Alu, Bj. 75, NP 20 000.—, VB 8500.—. Nehme Serien-Pkw i. Z. Tel. 0 21 91/2 24 82. 50 571

Verkaufe Formel Vau McNamara neuester Stand mit neuem Motor, Slicks u. Regenreifen DM 4800.—, ebenso neuer Hänger. 0 71 51/38 23. 50 572

NSU TTS, GR 2, 100 PS, 13"-Fahrwerk. 1975, kaum gel., Lack schwarz-gold, DM 5000.—, Frau Hahn, 722 Schwenningen, Alte Herdstr. 17. 50 491

FV 1300 Motul kompl., 6500.—. DM. Tel. 06 21/75 31 59. 50 490



Brabham Ex-Formel 1, kurzer Radstand, leicht, Karosserie wie John Player Special, Aluminium V6—, 4,6 l-Motor, ZF-Getriebe. Alles kompl. restauriert. 8 Reifen, Regen und Slicks. Diverse Ersatzteile. Sehr schnell und handlich. 23 Placierungen bei 33 Starts. Preisidee DM 9000.—. Angeb. an Reynolds, Long Eaton Nottingham/England, Oxford Str. Tel. Long Eaton 6 87 26. 50 492 H

BMW 2002, n. Anh. J. 76, m. Alpina-motor, 4 BBS m. intern. 4 ATS m. Regenr., 1 GS-Motor zerl., 2 KH-Achsen, 4,75 u. 3,9 u. div. Motor-u. Fahrwerkst. zu verk. Preisvorst. 15 000.— DM. Tel. 07 81/52 77 52 93

Spitzenfahrzeug NSU 1000 TTS, opt. Zustand 75, 1 Satz Slick auf Splisselreifen sowie Zugfahrzeug BMW 2000 TILUX, Bauj. 76, Pkw in Zahlung. Tel. 07 61/2 31 30. 50 366



Erfolg ist die beste Werbung: 6x Klassen- u. 2x Gruppensieg FO-1300 Mod. 75, Motor Zöllner, Bj. 75, Firestone Slicks u. Regen auf ATS, alles optisch u. techn. einwandfrei + Hänger für DM 13 000.— VB. Schübel. Tel. 0 91 28/23 02. 50 323

NSU TT 1300 ccm, 130 PS, Gruppe 2, Wagenpaß mit 2 Getriebe + 2 Satz Reifen zu verk. T. 02 31/25 21 16. 50 848

Formel Ford 1600 Merlyn MK 25, Bj. 1975, neue Rowland-Serie 75, Motor, versch. Ersatzteile, DM 15 000.—; 2. Platz Holl. u. Benelux-Meisterschaft. Burley After-Shave-Team. Aloys Matijssen, Arnheim/Holl., Halevyst. 3. 50 863

Rolls-Royce

Großauswahl gepfl. RR- u. Bentley-Modelle, jetzt mit Camargue

AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1

50 596

ROLLS-ROYCE
Vertragshändler · Service · Verkauf

AUTOHAUS STRACHE

62 Wiesbaden · Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 76 16 78

Rolls-Royce Phantom VI, 72, 27 000 DM, midnight-blue, TV, Cocktail-Cabinet, 8 Track, Stereo, Radio, Air-Condition, von Privat. T. 0 47 49/14 48. 50 321

Klassischer RR Windower 35, Extras, Promi. Vorbesitz, Weltreisel., echte Kapital-Anlage, für Individualisten, Höchstang. ab DM 78 000.—. Chiffre A 22/50 322

ROLLS-ROYCE

Gepflegter Wagen, neuwertig, optimaler Zustand, 9 Monate zugelassen; 28 000 km, bordeauxmetall, Quadrophonie, Air-Cond., Radio, get. Scheiben usw.

Neupreis 130 000.— DM

für DM 74500,—

plus MwSt. zu verkaufen.
Tel. 06 31/6 30 51 Herr Kraus.

50 574

Toyota

Suche Toyota-Unfallwagen, alle Modelle. Tel. 06 31/6 49 75 und 6 10 17.
Toyota Celica, Unfallwagen gesucht. Augsburg, Tel. 08 21/52 49 57. 50 440

POSTERT-TOYOTA-TEAM

liefert für alle Toyota-Modelle Motor-, Fahrwerk- und Karosserie-Umbauteile für Straße, Rallye u. Racing. Kompl. Gr.I, Gr.II u. Gr.III Fahrz. Programm anfordern!

43 Essen, Rellinghauser Str. 302
 Tel. 02 01/25 02 03 u. 25 01 91

Triumph

EG - Import - Export

z. B. Triumph Stag 19 500,- und andere
 fabrikneu lieferbar.
 EG-Import-Export, 415 Krefeld, Ostwall 44,
 Tel. 0 21 51/2 45 09, Telex 853 585

Sd-Überrollbügel, Tel. 02 21 / 23 17 12

TR 3-6-Teile zu verk. T. 06 11/58 55 66.
 50 817 H

Gebrauchttelle

Tel. 0 29 43 / 25 86. 50 786 H

Minipreise für gebrauchte Teile. Tel.
 Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96.
 50 787 H

Biete div. guterh. TR 6 Blecht. an.
 Haube, Kotfl., Kofferr. h., Reifen 165
 HR 15, 185 HR 15 usw. H. Ernst, 3201
 Groß-Förste, Zur alten Mühle 1. 50 764

TR 6 PI, 5.73, TÜV 6.77, Hardtop, ATS,
 12fach ber., Bügel, Stereo, Spoiler,
 56 000 km, div. Zub. T. 09 51/2 70 16,
 VB DM 9500,-. 50 761

Triumph Spitfire HK 2, zum Aus-
 schlachten, sowie Ersatzteile zu verk.
 Tel. 0 72 14/9 12 45 ab 19 Uhr. 50 762

Liebhäberfahrzeug Triumph GT 6, Bj.
 66, TÜV 9.77, gegen Höchstgebot. Tel.
 0 23 05/7 27 61 ab 18 Uhr. 50 760

Unfallwagen gesucht!

Tel. 0 29 43 / 25 86. 50 785 H

TR 6-Masch., 143 PS, ca. 42 000 km ge-
 lauf., neu abged., z. B. Simmering
 usw., z. verk. VB DM 1800,-. H. Ernst,
 3201 Groß-Förste, Zur alten Mühle 1.
 50 763

1. TR 6 in Deutschland! Schwarz/gold,
 Overdrive, Radio, 185/70, TÜV 8.77,
 110 000 km, Mot. + Getr., Diff., gen.-
 überh., DM 5250,-. T. 02 11/34 92 62.
 50 369

TR 6, Bj. 71, 143 PS, techn. u. opt. o.k.
 Getriebe + Einspritzp. überh., TÜV
 5.77, DM 7000,-. 0 73 81/7 25. Dr. Hoff-
 mann. 50 368

An- u. Verkauf von engl. Sportwagen
 (auch Unfall u. gebr. Ersatzteile). Tel.
 ab 18 Uhr 0 72 61/41 52. 50 367

181 PS Kopf od. Mot. kpl. m. Getr.,
 Ov. 2100 km f. TR 6/TVR. 0 23 64/65 48.
 50 496

TR 6, 123 PS, Overdrive, Hardtop, EZ
 8.74, 25 000 km, Tel. Mo.-Fr. 8-16
 Uhr 07 21/7 16 80. 50 497

TR 3, Bj. 63, TR 4 Mot. + Getr., TÜV
 77, DM 5500,-. Tel. 0 25 93/2 63. 50 441

TR 4, Bj. 65, 100 PS, 2100 ccm, TÜV
 5.77, rot, Overdrive, Motor im Juni 75
 gen.-überholt, Preis VS, Tel. 0 40/
 7 47 51 36, Mo.-Fr. 8-16 Uhr. 50 442

Suche TR 3 mit od. ohne Mot. Angeb.
 unter Chiffre A 22/50 443

TVR

TVR-Deutschland

645 Hanau 9, BBC-Straße 23,
 Telefon 0 61 81/5 82 84 + 5 29 59

Veteranen

Rohn, Veteranen u. Ersatzteile sucht u. liefert
 7 Stgt., Rosensteinstr. 32, Tel. 07 11/29 42 09

Citroen 11 BL, Bj. 65, s. gt. Zust., DM
 5400,-. Zuschr. u. Chiffre A 22/50 885

Austin Healey 100 S Sport zu ver-
 kaufen. Tel. Luxemburg 51 40 40.
 50 867

DKW F 89 P, 3-Gang, Bauj. 51,
 60 000 km, zu verk. Angebote unt.
 Chiffre A 22/50 871

2x BMW V8, 3,2 Super, 2,6 Luxus,
 teillrestauriert, viele Ersatzteile, VHB
 5500,- DM (zusammen). Tel. 0 23 31 /
 8 11 15. 50 373

Maybach SW, 38/1936, Cabr. Kar.
 Spohn, ält. rest. läuft. Maybach SW
 38/38, Lim. Kar. Spohn, Schiebed.,
 Trennw., restauriert. Bf. WG. S 112
Metternich Maybach Buch. Teuer, nur
 ernste Anfr. Chiffre A 22/50 327

Mercedes 300 C, Bj. 56, m. 220 Sb.
 Aut. Motor zu verk. Preis VHS. Ange-
 bote unter Chiffre A 22/50 328

2 St. Frontschlepper f. Opel P 4 zu
 verk. Tel. 0 74 20/13 25. 50 329

BMW Isotta, Bj. 56, fahrber., z. verk.
 Tel. 0 74 20/13 25. 50 330

Citroen 11 BL, Bj. 1938, technisch u.
 optisch 100%, neu lackiert, neu gepol-
 stert, neu verchromt. Maschine gen.-
 überholt, muß neu eingefahren werden.
 Preis DM 13 800,- + 11% MwSt.
 Angebote unter Chiffre A 22/50 331

DB 170 DA OTP Cabrio, Bj. 51, TÜV
 8.77, guter Zust., VB DM 8000,-.
 Austin seven, Bj. 35, Schiebedach,
 Rechtslenk., guter Zust. VB 4500,-.
 DM. DKW Motorrad, Bj. 36, 190 ccm,
 DM 600,-. Tel. 0 60 23/14 19. 50 332

British Classic Cars

Verkauf, Restaurierung
 Ersatzteile, Service
 Jaguar, Rolls-Royce, MG, Austin
 H. Glaser, 78 Freiburg
 Komturstr. 36, Tel. 07 61 / 50 88 36

Veteranen Barankauf T. 0 72 31/4 09 01
 50 833 H

11 CV B familiale (8-Sitzer), Bj. 65,
 guter Zust., TÜV neu, mit Ersatz. zu
 verk., Preis Verhandlungssache. Hül-
 ter, 7833 Endingen 3, Tel. 0 76 42/71 26.
 50 577

Zu verkaufen LOTUS BRISTOL MK 10,
 142 PS, rennfertig, Ex Mike Anthony,
 Chris Drake. Meister JCB 72, BRAVO
 75: DM 20 000,-. Haverland, 15 rue
 Maréchal, 4453 VILLERS ST SIMEON,
 Belgien. Tel. 0 41/78 65 97. 69 990

Citroen 15,11 for sale write Galais
 35150 Essé France. 50 510

11 CV, Bj. 53, 2 J. TÜV, totalrestau-
 riert, Mot. gen.-überholt, aus 1. Hand,
 VHB DM 6500,-. Tel. 0 52 31 / 2 94 15.
 50 578

Auto Union Sport Cabrio, Liebhäber-
 stück, Bj. 58, 55 PS, völlig neu restau-
 riert, neuer Mot. 12 000 km gelaufen,
 TÜV 6.77, Preis DM 4850,-. Tel.
 0 41 21/2 20 11 + 47 11. 50 579

Opel 1200 C, Bj. 34, Cabriovert., Mot.
 überh., TÜV-abgen., restaurierte Ka-
 rosse, alle Teile orig., fahrfertig, VB
 DM 9600,-. King-Cars, Berlin 0 30/
 2 16 45 99. 50 765 H

Mercedes 170 SV, Bauj. 54, traumhaft
 schön restauriert, Kaross. total über-
 holt, Motorgetriebe neu, TÜV 9.77, nur
 wegen Kauf eines anderen Oldtimers
 für VB DM 8500,- zu verk. Tel. 05 11/
 80 50 25. 50 766

Volkswagen, geteilte Heckscheibe, VB
 DM 2500,-. Chiffre A 22/50 767

Citroen 11 CV, 6500,-. T. 0 57 22/43 54.
 50 768

VW-Schwimmwagen gesucht, mögl.
 Originalzust. Angeb. an 0 73 05/78 35.
 50 770

„Tin Lizzy“ Ford T-Modell, Bj. 1926,
 weinrot, sehr guter techn. u. opt. Zu-
 stand, Ford A-Modell, Bj. 1931, zu
 verk., Verhandl. 15 000,-/10 000,- DM.
 E. Heine, 3130 Lúchow, Tarmitzer Str.
 33, Tel. 0 58 41/8 52. 50 769

Bestellschein

An MOTOR-PRESSE STUTTGART
 7 Stuttgart 1 - Postfach 1042

Hiermit bitte ich um Lieferung eines Jahresabonne-
 ments der Zeitschrift auto motor und sport als Geschenk
 zum Vorzugspreis

☐ von DM 52,40 ☐ mit Sammelmappe DM 58,90 einschl.
 Porto (Ausland DM 67,80 mit Sammelmappe DM 74,30)

Die Geschenkkarte senden Sie bitte

☐ an meine Anschrift als Besteller

☐ an die Anschrift des Beschenkten

Den gesamten Betrag in Höhe von DM.....

☐ werde ich sofort nach Erhalt Ihrer Rechnung überweisen

☐ zahle ich am..... auf Ihr Postkonto Stutt-

gart 16137-703 ein. Bitte kreuzen Sie Gewünschtes an!

Auf der Geschenkkarte soll nach den Worten „Mit den
 besten Wünschen von“ folgender Text eingetragen werden:

Bestellt von:

Vor- und Zuname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nummer

Unterschrift

Zu senden an:

Vor- und Zuname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nummer

ams 22

Ein besonderes
 Geschenk, das lange in
 Erinnerung bleibt.
 Das Jahresabonnement von
 auto motor und sport.

auto motor und sport, das
 deutsche Automagazin kommt
 alle 14 Tage neu in's Haus.
 Ist immer ein persön-
 licher Gruß von Ihnen.

**auto
 motor
 -sport**

Thyristor-Zündung DISSY über 30 000 Volt
Kein Verlören der Kerzen — sicheres Starten auch im tiefsten Winter.
 Macht die Zündung wartungsfrei und das Auto spritzig und rasant — weniger Benzinverbrauch besonders im Stadtverkehr — Vorteile der DISSY-Zündung sind Ihr Geld wert. **DISSY B 5 DM 146, — DISSY B 5** speziell für Citroen GS, **DISSY U 100 DM 184, — DISSY U 100-2** für Ro 80 (4 Kerzen) **DISSY B 5 Z** mit Zündübertrager DM 248, —. Prospekte bitte anfordern!
AUTOELEKTRONIK H. DANNER & Co., 2 Hamburg 54, Platanenallee 11

Renault NN Torpedo 1927, TÜV 10.77, hervorragend restauriert. Citroen 5 CV Cabriolet 1924, Mechanik komplett rest., Karosserie noch zu überholen. Zu verkaufen, Tel. 06 81/87 20 17.
 50 771

Rarität. 2 CV 4 x 4 Sahara, Bj. 1961, 2 x 16 PS, Bestzust., TÜV 7.77, VHB DM 6900, —. Tel. 04 41 / 1 34 47. 50 773

VW, Bj. 1950, TÜV 10.76, geg. Gebot zu verkaufen. Altschäffli, 8360 Degendorf, Mettner Str. 88. 50 444

Wer restauriert US-Jeep M 151-Karosserie, Raum Frankfurt? Chiffre A 22/50 445

Mercedes 220 A Cabrio, ca. 52—55 zu kaufen gesuch. T. 05 91/60 58. 50 772

BMW 326, Bj. 36, total restauriert, noch zugel., rot-schwarz, Colorvergl., nicht unt. DM 10 000, — zu verk., Einzelstück geg. neu. Pkw mögl. 0 71 57/21 21. 50 499

Augen auf beim Gebrauchtwagenkauf! Der notwendige Ratgeber für den Käufer und Verkäufer mit einer Fülle von nützlichen Hinweisen von Klaus Freund, „Gebrauchtwagen, Tips — Checkliste — Daten — Kosten“, durchleuchtet den Gebrauchtwagenmarkt — zeigt Tücken und Klippen — verhilft zu reelltem Kauf und günstigem Verkauf! 240 Seiten, 40 Abb., Leinen, DM 22, —. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Alle Jahre wieder... packt einen großen Teil der Rennsportfreunde das Le Mans-Fieber. Wer kennt nicht das 24 Stunden-Karussell, vor dem die Automobilproduzenten zittern, wo Jubel und geschäftlicher Ruin so dicht beieinanderliegen, vor dem die Fahrer scheuen, da es fast übermenschliche Kraft kostet. Paul Frère kennt dieses Rennen aus eigener Erfahrung. In seinem Buch „24 Stunden von Le Mans“ erzählt er die Geschichte der härtesten Dauerprüfung für Fahrer und Wagen. 192 Seiten, 92 Fotos, Leinen, DM 14,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Citroen 2 CV, 100 000 km gefahren, durch Sümpfe, Dschungel, Hochgebirge, 8 Wüsten und 50 Länder der Erde, trotzdem noch gut in Schuß. Besitzer: Jean-Claude Baudot und Jacques Séguela. Was diese beiden mit diesem Wagen erlebten, berichten sie in ihrem Buch „Rund um die Welt im 2 CV — Erlebte Auto-Abenteuer“. Ein Buch, das nicht nur Freunde des 2 CV begeistert, sondern jeden, der die Sehnsucht nach der Ferne und fremden Ländern kennt. 208 Seiten, 29 Fotos, Ganzleinen, DM 16,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Start und Ziel sind nicht immer Anfang und Ende eines Rennens. Der Blick hinter die Kulissen des Automobilrennsports, wie ihn der Zaungast nie erhält, macht die tausend, teilweise erbarmungslosen Gesichter dieses internationalen Geschäfts sichtbar. Helmut Zwickl, ein fanatischer Freund dieses Sports, zeigt mit größter Sachlichkeit diese sonst unsichtbaren Kräfte in seinem Buch „Die Angst bleibt an den Boxen“. 232 S., 24 Abb., Leinen, DM 16,50. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Citroen 11 CV familiäre, 8sitz., teilerst., VB, verk. T. 02 31/63 52 07. 50 500

Opel Super 6 Cabriolet, Bj. 1938, Original km-St. 37 500, 1a Zust., 18 000, — DM VB. Tel. 04 11/5 50 53 47. 50 501

Orig. London-Taxi Austin, Benzin, Bj. 54, Bestzust., Neulack., TÜV 7.76, VB 9500, — DM, verk. Schaechterle, Nürnberg, Kohlbusckweg 7. 50 446

Janus, nicht fahrbereit, suche Heinkel, 0 62 21 78/7 04 ab 18 Uhr. 50 447

Suche guterhaltenen Opel P 4, Standort mögl. Bayern; ferner Opel 4/16 bzw. 4/20 PS, Bj. 1926—1928, 2- oder 4-Sitzer, offen oder Limousine. Opel-Hofbauer, 839 Passau, Tel. 06 51/60 17. 50 448 H

Aero 662 zu verk., Bj. 1932, Orig. gt. Zust., „CSSR“, Chiffre A 22/50 449

Mercedes 170 S, Bj. 49, 35 000 km, nachweislich techn. + opt. gut, DM 5400, —. Tel. 0 79 31/37 69. 50 496

Gefahrentraining fürs Überleben wird hier anschaulich vermittelt. Da kein Autofahrer weiß, wann der Unfall auf ihn zukommt, hat Egon Graf von Fürstenberg dieses Buch geschrieben: Unfall-Abwehr am Lenkrad. Es zeigt die oft einfachen Mittel, die Gefahr abzuwenden. Oder — wenn sie nicht mehr vermeidbar ist — wie man mit ihr umgeht. „Unfall-Abwehr am Lenkrad“ — das ist aktive Sicherheit im Straßenverkehr! Aus den Fehlern anderer lernen — hier ist es möglich! 152 Seiten, 37 Abb., Leinen, DM 18, —. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Aus dem Erfahrungsschatz aktiver Sportfahrer vermittelt Ihnen hier Wolfgang Rausch allerlei Tricks und Hilfsmittel zum perfekten Fahren. In seinem Buch „Hohe Schule des Fahrens“ zeigt der Autor, daß diese Kunst keineswegs „schwarze Magie“ ist, sondern die extreme Ausnutzung der physikalischen Gesetze. Hier werden sie Ihnen auf leichte Weise nahegebracht. Vor allem aber: Die Beherrschung der „Hohen Schule des Fahrens“ ist nicht nur die Voraussetzung für Erfolge im Motorsport, sondern Überlebenshilfe in Notsituationen, in die auch der vorsichtige Fahrer geraten kann. 184 Seiten, 66 Abb., Leinen, DM 18, —. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Geschwindigkeitsweltrekorde sind längst zum Nationalprestige geworden. Welche Riesensummen werden von den Industrien in diese rasanten Ungetüme gesteckt! Eine authentische Unterlage hat Paul Clifton mit seinem Buch „Die schnellsten Männer am Lenkrad“ geschaffen. Er schildert die waghalsigen Versuche von 1899 bis 1965 mit allen Daten und technischen Details. 300 Seiten, 40 Fotos, Leinen, DM 28, —. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Angst vorm TÜV? Das braucht nicht sein, sagt Hans M. Neher, und erläutert die wichtigsten Vorschriften, gibt Ratschläge fürs Selberprüfen und Hinweise für die Abnahme von Änderungen. Mit dem Buch „Keine Angst vorm TÜV“ können Sie nun getrost der nächsten Hauptuntersuchung entgegengehen. 172 Seiten, 132 Abb., Leinen, DM 19,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder direkt von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

DKW F2, Bj. 34, Cabrio, 2sitzig, 2 Notsitze, gen.-restaur., TÜV 77, geg. Höchstgebot. Zuschriften unt. Chiffre A 22/50 450

DKW F5K Cabrio; **DKW F 89** „fabrikneu“ Mercedes 170 SB-Cabrio. Tel. 0 26 45/35 55. 50 370

BMW-Raritäten, 1 V8 Coupé + 1 V8 Cabrio z. verkaufen od. tauschen geg. 300 S4-507-328. Chiffre A 22/50 371

Ford-Köln, Bj. 1932, 921 ccm, 21 PS, Bestzust., TÜV 10.77, neu bereift, geg. Gebot. T. 0 22 07/17 04. 50 372

Volvo

P 1800 ES, 5.73, 50 000 km, m. reichl. Zubehör, DM 15 000, —. 05 11/73 47 17. 50 503

122 S, TÜV 5.77, ATM 30 000 km, Bestzust., div. Neuteile, Extras, Ersatz. Tel. 05 11/75 34 78. 50 502

Volvo P 1800 S, Bj. 68, TÜV 77, Overdr., Radio, Topzust., DM 5900, —. T. 06 51/3 19 nach 17 Uhr. 50 584

Volvo P 1800 Coupé, Mod. 71, Mot. 15 000 km, ges. 95 000, Bestzust., TÜV 77, div. Extras, DM 9900, —. T. 0 53 41/3 35 11. 50 585

P 1800 S, Bj. 64, TÜV 9.76, rot, Leder-sitze, Extras. T. 02 21/3 76 16 55. 50 774

1800 S, Bj. 64, ATM guter Zust., mit viel Zubehör, geg. Höchstgebot unter Chiffre A 22/50 334

VW

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für VW, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt VW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

Nur für Kenner! 1302 LS, bl.-met., Bj. 4.71, TÜV 5.77, Fr.-Spoiler, Fr. Ölk., 8x Hal., Lederlenkr., P.-Armat., Radio, 2 Sch.-Sitze, Überrollb., Tr.-Sumpf, v. + h. tiefer, Koni, 185/70 A 5 1/2 / 1 Felg., Verb.-Glas, H-Gurt, a. TÜV-eingetr., NP üb. DM 15 000, —, VB 5600, — DM. 1 100 PS 2.0 Ltr. Käfer-Motor SuS mit Empl.-Auspuff, ca. 2000 km gel., NP ü. DM 6000, —, VB DM 3100, —. 1 Sperrgetr., 2000 km, 80%, DM 500, —. Tel. 0 70 81/20 16. 50 775

TUNING
 Vergaseranlagen — Ölklühungen
 Spezialmotoren — Tuningteile für VW
 E. Stolp, 2 HH 55, Blank, Bhlpl. 3, T. 040/867350

Sd-Überrollbügel, Tel. 02 21 / 23 17 12
Karmann Buggy zu verkaufen. VB DM 3700, —. Tel. 0 21 51/2 23 12. 50 504

TÜV-GEPRÜFT
 nach den neuen Bestimmungen
RAID
 Lederlenkrad komplett mit Nabe und Profilschutz DM 129, — inkl. MwSt.
 BRITAX-Hosenträgergurt TÜV-geprüft DM 68,50 80-Seiten Katalog DM 2, — in Briefm.
 DEWE KFZ-TEILE GMBH 46 Dortmund, Evinger Str. 232, Tel. 02 31 / 85 13 02
 Versand per NN

Sämtliche Tuning-Teile für Käfer- u. 411-Motoren bis 2500 ccm liefert Ing. Bernd Riechert, 582 Velbert, Liversfeld 18. Telefon 0 21 24 / 5 51 76

1302 S, Mahag Ornamentsbemalung, m. allen Extras zu verk. Tel. bis 17 Uhr 0 26 32/4 30 17. 50 776

VW 1302 LS, Bj. 10.70, Mot. 30 000 km, über 60 PS, viele nützliche Extr. Tel. 0 53 31/7 22 49. 50 777

Karmann Ghia, 44 PS, TÜV 4.76, neue Einbrennlackierung weiß, opt. Zust., DM 2450, —. Tratberger, 4132 Kamp-Lintfort, Kaiser 11. 50 451

VW 1302, Bj. 71, 56 000 km, 2 Recaro-Sitze (1jäh.), Lederlenkr., 4000, — DM. Achelis, 1 Berlin 45, Paulinenstr. 20. 50 333

185/70 SR 15
PIRELLI CN 54 Stahl DM 98, —
 Tel. 0 22 27/74 82

Verschiedenes

4 Felgen (Campagnolo) 10 x 13, neuwert., zu verk. T. 09 11/79 64 29. 50 778

Achtung Autokäufer
 Nutzen Sie die Vorteile des Holland-Re-Imports. Fabrikneue Opel- und Ford-Fahrzeuge zum günstigen EWG Re-Importpreis, alle Ausführungen und Extras lieferbar.
Kfz-Dietz, 43 Essen, Breslauer Str., an der B 1-Brücke
 Tel. 02 01/70 12 22

SCHALLPLATTEN 49
 ab DM 4,90
 SINGLE u. LP KATALOGE (Abt. AMS) für 70 Pf. (Rückporto) in Briefmarken erhältlich.
 Schallplatten — Großhandel W. Fischer
 872 Schweinfurt Spitalseeplatz 5 Tel. 0929/21677

Speedpilot, neuwertig, DM 180, —. E. Strunk, 6251 Elbtal 1, Lindscheidstr. 4. 50 779

SENSATIONELL
NUR 10,- DM
 kosten Sie unsere
3 NACHDRUCKE von ORIGINAL-GEMÄLDEN
 farbgetreu, bester Druck, der bedeutendsten Maler der Geschichte (Rembrandt, Rubens, Picasso usw.)
 Bestell-Nr. 910 oder Bestell-Nr. 830
4 FARBPOSTER von AUTO-OLDTIMERN
 (Rolls-Royce 1903, Mercedes 1901 usw.)
 Mit Umrahmung sehr dekorativer Wandschmuck. Versand erfolgt nach unserer Wahl. Wegen der geringen Auflagenhöhe kein Rückgaberecht. Lieferung gegen Vorkasse per Zahlkarte bitte auf Postscheckkonto Dortmund 57709-464 oder brieflicher Bestellung mit beigefügter Zahlung und Bestellvermerk auf Postfach Dortmund 127.
Druckerei-Versand Zielinski (Repro-Versand)

Helft Menschen retten!

Hallo Kinder!

für Euch gibt's jetzt 5 verschiedene Platten vom Verkehrsskaper, der Euch sagt, wie man sich im Straßenverkehr verhalten muß.

Die Platten gibt's in allen Schulplattengeschäften. Empfohlener Preis DM 7,50

Hallo Eltern!

Die Platten vom Verkehrsskaper hat die Hamburger Polizei kostenlos bespielt. Deshalb erhält die Rettungsdienst-Stiftung Björn Steiger e.V. DM 2,- von jeder verkauften Platte. Mit dem Erlös werden Notrufmelder an Bundesstraßen installiert.

Rettungsdienst-Stiftung Björn Steiger e.V.

Spendenkonto: Postcheck Stuttgart 24 300-700

Verk. 2 Pirelli 225/15. 0 61 96/2 49 68. 50 582

3,5 Ltr.-Motor zu verkaufen (gew.). 0 61 24/24 56. 50 453 H

4 BBS-Felgen, 6" J x 13", 3teilig, 450-BMW 02 od. Capri. 05 61/1 01 20 86 Mo. bis Fr. 8-15 Uhr. 50 454

Suche 2300 Coupé oder Lim. zum Ausschachten. 09 11/73 17 27.

4 neue 6 x 14 J. „Grand Prix“ Alufelgen., 4 Loch, z. verk. T. 0 61 42/5 38 80. 50 505

6,3 Ltr.-Motor zu verkaufen (gew.). 0 61 24/24 56. 50 452 H

Unterricht und Ausbildung

Immobilienmakler · Hausverwalter
3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 85,-. Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

FAHRLEHRER, VERKEHRSLEHRER BERUFSKRAFTFAHRER

Auf Anfrage umgehend Informationsmaterial!
DEUTSCHES VERKEHRS-PÄDAGOGISCHES INSTITUT
Gemeinnütziger Verein – Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte
706 Schorndorf, Göppinger Str. 5-7, Tel. 0 71 81 / 55 38 u. 6 39 33



Verschiedenes

4 superbreite Reifen auf 4 Leichtmetallfelgen

Kleber GTS-Reifen auf ATS Alufelgen, montiert, gewuchtet, mit TÜV-Gutachten (ABE). Preise jetzt mit Befreiungsteilung und MwSt.

25% billiger

185/70 HR 13 auf 5 x 13	808,-
175/70 HR 13 auf 5 x 13	828,-
185/70 HR 13 auf 6 x 13	950,-
185/70 HR 13 auf 6 x 13	950,-
195/70 HR 13 auf 7 x 13	1098,-
185/70 HR 14 auf 5,5 x 14	1108,-
185/70 HR 14 auf 6 x 14	1127,-
195/70 HR 14 auf 7 x 14	1269,-
205/70 HR 14 auf 6,5 x 14	1299,-
185/70 HR 15 auf 5,5 x 15	1108,-

* Preise f. neues Folienmodell a. Anfrage.

Rufen Sie uns an, wir informieren Sie über Alfa, Audi, BMW, DB, Ford, Mini, Opel, Porsche, Toyota, VW.

AZS Autzubehör Schneider KG
6 Frankfurt 61, Diebener Str. 18
Tel. 06 11/41 90 42

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKPOILER FÜR VW, BMW, FORD. 0 61 98 / 75 98.

SONDERANGEBOTE!

5000 Kameras, Projektoren, Objektive, HiFi-Stereo-Anlagen. Günstig, dir. ab Versandlager. Gleich Gratis-Katalog 75 mit Neuheiten per Postkarte anfordern. Kennwort: Auto Motor und Sport 22 Foto-Koch-Verwand 4 Düsseldorf 1, Postfach 3214

Ostafrika — wer plant 2-3-Monattour ab 1.76 mit Allrad u. sucht uns mit L-Rover als Begleiter. 0 23 07/1 25 90.

Automatische Waschanlage für Pkw „Wesomat“ gen.-überh., preiswert abzugeben. 02 11/79 23 93.

Wer schenkt Stud. DM 300,— f. alten VW Käfer. Psch.-Kto. Ffm. 328221-604.

Der neue Cool! Störungs-freie Gegensprechanlage!

Für Motorrad, Scooter, Bmw und Rallye-Fahrer. Am Körper tragbar. Prospekt gegen Eins. v. DM 3,- in Brief.

ELEKTRO K.B. Ffm. Schulstr. 2, Abt. 09 12/AM

SANYO -Taschendiktiergerät!

für Sport, Beruf, Büro Laufzeit 2 x 40 min. Maße: 12,7 x 8,2 x 3,2, leicht handlich. Neuartiges Schaltsystem durch Drucktasten, eingeb. Mikr., kompl. mit Netz- u. Akkubetrieb u. Tasche. Gewicht: 495 g. Nur DM 466,44, Versand per Nachb. Bei Vorkasse 5% Rabatt Postschekkonto Karlsruhe 174748-753. Außerdem führen wir Sanyo-Taschenschnitzmesser ab DM 48,—. Verlangen Sie Katalog U & O-GmbH, 773 VS-Villingen, Bräunlestr. 14, T. 0 77 21/5 46 38

Flieger-Uhren

Faszinierende Modelle erstaunlich günstig. 24-seit. Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviarichter, 75 Karlsruhe 1, Postf. FS 5225

Liebh.-Fahrz., herri. Eigenbau, Hardtop, Voll-Cabriolet, VW 1394 ccm, Bj. 59, 54 PS. Porsche-Fahrz. Tel. 0 21 72/4 27 92. 50 583

REIFENBUCHSTABEN!

aus schneew. Gummi für alle Reifen. Kostenl. Prosp. R1 v. Ing. W. Höffig, 405 Mönchengladbach 1, Thomas-Mann-Str. 53, Tel. 0 21 61 / 53 12 14

Nachstehende fabrikneue Geräte (Markenfabrikate) sind weit unter Neupreis abzugeben: 5 Gasgebläsebrenner für eine Kesselleistung von 70-130 000 kcal/h, 1stufig, für Erdgas, 5 Öl-brenner 2stufig, für Heizöl EL, für eine Kesselleistung bis 850 000 kcal/h, DM 255,—. 1 Heißwasser-Hochdruckreiniger, ölbeheizt 750 l/h, ca. 70 bar, kompl. mit Start/Stopp — Pistole und Hochdruckschlauch (Vorführgelät). Chiffre A 22/50 581

Enorm preisgünstig: Marken-Autorepos, Zubehör und Verschleißteile. Katalog gegen DM 3,30 versb. AUTOTEILE-SCHRECKLINGER 7631 Eppingen-Postfach

Achtung! Wer fertigt Flügeltüren-Hardtop f. Vignale Gamme (Fiat 500 Spider) an? Zuschr. an B. Gnegel, 6500 Mainz, Hindenburgstr. 54. 50 580

Orig. amerikanische Polizeisirenen (auch Hawaii 5-0 DM 185,-), 6 u. 12 Volt, fabrikneu, in BRD nicht zugelassen, zum konkurrenzlosen Preis von DM 135,- abzugeben. Weitere Fanfare u. Hupen preisgünstig auf Anfrage. E. Pöhle, 3051 Mandelstich Nr. 5, Tel. 0 50 72 / 5 64

Werkzeugbau fertigt Schrauben und div. Teile nach Skizze od. Muster. Tel. 0 61 42/4 65 24. 50 781

grawo mobil Reisewagen

Grawo-Mobil baut aus Ihrem VW/Mercedes-Combi einen modernen Reisewagen mit ausstellbarem Hubdach. Langjährige Erfahrung.

Wohnmobilmob Gerhard Grau
7022 Leinfelden/Stgt., Marktstr. 15, Tel. 0711/751396

Berufsausbildung zum Fahrlehrer

Ein zukunftsreicher interessanter Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten, gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängigkeit und Selbstständigkeit. Tages-, Wochen- und Kombinationsausbildung. Alter 23 Jahre, Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information: Amtlich anerkannte FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF, Münsterstraße 241, Tel. 02 11/63 78 78, Postfach 320 367

Fahrlehrerausbildung in der Verkehrs- u. Fahrlehrerausbildungsstätte

MATTES

Verkehrsjurist und Fahrlehrer aller Klassen

6903 NECKARGEMÜND-DILSBERG, bei Heidelberg, Bannholzweg 32, Ruf: 0 62 23 / 30 08

Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte — Prospekt kostenlos

Projektor S 8 nur 179,— DM Ton-Projektor S 8 nur 349,— DM

Auch Verleih
Fotoversand Gärtner
41 Duisburg 12
Obermeidericher Straße 20 a

Garagen

Achenbach Einzel- u. Reihengaragen

Schwingtore Hallen

Bitte Prospekte anfordern

Gebr. Achenbach Abt. 52
5930 Hüttental-Wdn. Tel. (0271) 7 3141

bewa Fertiggaragen

Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 675640, Ruf (02753) 834

Stahl-garagen

Informations u. abbl. Schwingtore willersrodt

Weisstalwerk Zimmer & Co.
5901 Niederleifen Krs. Siegen · Postf. 2

Selbst- oder Fertigbau · Einzel und Reihen

3S

STAHLBETON GARAGEN UND GARTENHÄUSER

Katalog durch: Selbstbau E. B. KG Verwaltung
34 Göttingen, Ruf 05 51 / 4 33 70

Die genehmigungsfreie

AUTO-GARAGE

Transportabel Wandgarage

Angebot anfordern Wagentyp angeben

Karl Lenders Abt. 6, 4042 Glehn/Neuß

Garagen

ab 595,-
*Mit Dreheisen

Frei Haus direkt vom Hersteller

Oermann
52 Typen. Beschichtung auch samstage, 10-14 Uhr. Prospekt anfordern. Tel. 0 72 62/84 15

Gutschein

Bitte senden Sie uns noch heute unverbindlich Ihr Informationsmaterial.

Name _____
Ort _____
Straße _____

Grande Casino

Großer Preis der USA: Ärger um Clay Regazzoni.

Das war wichtig für uns; damit auch der amerikanische Markt halbwegs ferrarisiert wird.“ Niki Lauda dachte sogar im Moment seines fünften Saison-Siegs (Ferraris erstem in der Geschichte des Grand Prix der USA) an seinen Brötchengeber. Außerdem hat er Ferrari in der ewigen Siegerliste wieder in Führung geboxt – Ferrari 58 Siege, Lotus 57. Aber die englische Konkurrenz schwört bereits: „1976 darf nicht wieder ein Ferrari-Jahr werden.“

Jedermann schmiedet neue Waffen. Der neue McLaren kommt spätestens im zweiten Grand Prix 1976. Den neuen Lotus 77 jagte Ronnie Peterson bereits über sieben Testrunden auf der werks-

eigenen Testbahn, ehe der Benzindruck schlappmachte. Und vom sechsrädrigen Tyrrell redet alles. „200000 Mark, von meinem eigenen Geld, kostet mich dieses Experiment“, verriet Tyrrell.

Dem grobschlächtigen Engländer blieb Geld genug, um sich vor Watkins Glen ein paar flotte Tage in Las Vegas zu machen. „Zwei Tage und drei Nächte nichts als Shows“, schwärmte Tyrrell. Clay Regazzoni wollte direkt nach dem Grand Prix in die Spielhölle, disponierte aber um. Er hatte, wie die poesievolle Ferrari-Sprache besagt, schon im Rennen genug Casino gemacht.

Das Casino begann mit der 18. und endete in der 28.

Watkins Glen

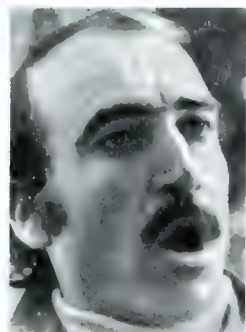


Die Rennstrecke von Watkins Glen liegt etwa 400 km nordwestlich von New York. Auf einer Länge von 5,43 km verfügt sie über ein Dutzend Kurven.

Runde. Aber erst beim Abendessen in der Piloten-Herberge „Glen Motor Inn“ hob sich dann so richtig der Vorhang zur Regazzoni/Fittipaldi-Show.

Was war passiert? In der 18. Runde lief das Führungs-Duo Lauda/Fittipaldi auf den (nach Boxenstop) überrundeten Regazzoni auf. Niki und Emerson lagen nie mehr als eine Sekunde auseinander, zweimal hatte der Ex-Weltmeister den neuen Champion bereits fast ausgebremst, aber jedesmal hatte Lauda gekontert.

Warum sich der neue Weltmeister nicht vom alten lösen konnte? „Wegen der enormen Distanz hatte ich 200 Liter Benzin an Bord,



Kurz vor dem Eklat: Regazzoni (oben) blockiert Fittipaldi (unten), wofür er aus dem Rennen genommen wurde.



Fotos: Thill, Fausel, Eisele

GP von Amerika

mehr als je zuvor — ein Gewichtshandicap von gut 35 Kilo, das sich speziell auf dieser Waschbrettstrecke auswirkte“, erklärte Lauda. In seinem Rückspiegel klebte formatfüllend Fittipaldi. Und nun kam, als kleine Marscherleichterung für die 320 Kilometer-Aktion, Teamgefährte Regazzoni.

Lauda bremste Regazzoni aus. Und sofort erkannte der Meister die wahrscheinlich rennentscheidende Situation. „Mir war sofort klar: Wenn ich von Fittipaldi wegkomme und den Windschatten brechen kann, dann am besten gleich jetzt. Also hoffte ich, daß Emerson nicht sofort an Clay vorbeikommt, sondern ein paar Kurven lang aufgehalten wird.“

Es wurden sieben. Nicht Kurven, sondern Runden. Vorn peitschte Lauda sein Maranello-Pferd ans absolute Limit und fuhr, „so schnell, wie ich nur konnte“. Dahinter, mit wachsendem Rückstand auf Lauda, strampelte Fittipaldi hinter Regazzoni her — mit erhobener, drohend geschüttelter Faust, die er dem Schweizer nicht nur vor den Boxen, sondern auf dem ganzen Kurs zeigte. Statt wie zuvor 1:44,5 Minuten brauchte der Brasilianer jetzt durchschnittlich 1:46 pro Runde. So vergrößerte sich sein Rückstand zu Lauda auf 12,6 Sekunden.

In den Boxen herrschte trotz tiefer Temperaturen und kalter Winde bereits Siedehitze. Fittipaldi-Chef Teddy Mayer: „Regazzoni tut nur, was jeder andere Rennfahrer auch tun würde: Stallgefährten Schützenhilfe leisten.“

Clay tat also nichts Abnormales. „Nichts Super-unkorrektes“, wie Ferrari-Rennchef Montezemolo formulierte. Mayer dazu: „Möglich, nur tat's Regazzoni zu lang. Und wir setzen 1976 immer

ein drittes Auto ein. Mit einem einzigen Auftrag: die Ferrari zu blockieren.“

Jedesmal, wenn Regazzoni vor dem längst zornigen Fittipaldi aus der Zielkurve schoß, applaudierten die vielen italienischen Auswanderer wie verrückt. Beim Publikum war Clay Sieger nach Punkten. Auch bei manchen Neutralen, die Clays Blockade mit immer breiterem Grinsen quittierten.

Der „Clerk of the course“, SCCA-Postenchef Bertie Martin, streckte Regazzoni in der 22. Runde die schwarze Flagge hin — noch eingewickelt zur Warnung. Clay: „Die muß ich übersehen haben.“



In den Fangzäunen der neuen Schikane beendete Lunger seinen ersten Heimat-Grand-Prix (links). Stuck kam trotz Reifenschadens noch auf den achten Rang.

23. Runde: schwarze Flagge bereits ausgerollt, dazu die Nummer 11. Clay: „Ich dachte, aha, das gilt dir. Vielleicht ist etwas am Auto kaputt . . .“ Darauf ließ Regazzoni Fittipaldi am Ende der langen Geraden vorbei und stoppte gehorsam am Beginn der Boxen.

„Beachte die blaue Flagge“, brüllte Bertie Martin und hielt Regazzoni eine Reglements-Tafel ins Cockpit. Nach ein paar Sekunden schrie Martin durch den Motorlärm: „Fittipaldi ist davon, jetzt wieder raus mit dir.“

Ehe Regazzoni zurück ins Rennen beschleunigte, waren Montezemolo (schmächtig, fast dünn) und Martin (ein Superschwergewichtler) schon im Clinch. Der Ferrari-Rennchef hatte Martin die Tafel aus der Hand gerissen, den Amerikaner zurückgestoßen. Es ging knapp an einer wilden Schlägerei vorbei — und damit an einem schweren K.o. für Montezemolo. Die Mechaniker waren schon hilfreich losgerannt.

Martin: „Ich dachte, das ist nur ein verrückter Ferrari-Fan, nicht der Team-Manager.“ Montezemolo: „Ich habe mich entschuldigt, weil ich unhöflich war . . . und außerdem der jüngere bin.“

Das „Sorry“ kam keine Sekunde zu spät, denn in den Funkgeräten hörte man schon bedrohliche Wortfetzen: „Polizei in die Box . . . Ferrari-Rennchef abholen . . . ganzes Team aus dem Rennen nehmen.“ Als Lauda spät abends davon hörte, ärgerte er sich: „Da hätte ich den Amerikanern aber was erzählt. Ich fahr mir draußen fast das Herz aus dem Leib, was kann ich denn dafür, wenn die anderen in der Box streiten.“

Regazzoni war nicht disqualifiziert. Aber Montezemolo

— seine eigene Entscheidung — holte Clay in der 28. Runde mit dem Befehl „Box“ aus dem Rennen. „Unglaublich“, wundertesich der Schweizer Unschuldengel, der mit grimmigem Lachen bis zum Schluß des Rennens auf der Boxenmauer lümmelte.

Am Sonntagabend saß Regazzoni mit Lauda, Reutemann und dessen Frau Mimicha gerade beim Abendessen, der Stuhl zwischen den Ferrari-Piloten war wohlweislich freigehalten — für Fittipaldi. Als der Vizeweltmeister kam und Platz nahm, gruppierte sich blitzartig der halbe Formel 1-Zirkus um den Tisch, um dem Dialog zu lauschen.

Fittipaldi war etwas blaß, enttäuscht, aber nicht direkt aufgebracht — Regazzoni war undurchschaubar, ruhig, betont lässig, mit Zahnstocher im Mund.

Clay: „Emerson, wir haben zu Hause in meinem Dorf ein Theater, das gute Schauspieler sucht. Hättest du nicht Lust, mitzumachen?“

Emerson: „Clay, hier geht's nicht um ein Schauspiel, sondern um den Sport. Auf der Geraden warst du sehr schnell, schneller als Niki, aber in den Kurven um tausend Touren langsamer. Wärest du in der gleichen Runde gewesen, bitte. Aber warum müßtest du mich sperren?“

Clay: „Dich gesperrt? Keine Idee davon. Du bist selber daran schuld, daß du mich nicht überholt hast. Du hättest nur, statt mir pausenlos zu drohen, beide Hände ans Lenkrad nehmen müssen.“

Emerson: „Ich bin enttäuscht, wie unsportlich du bist.“

Clay: „Was heißt unsportlich? Mich haben auch schon viele aufgehalten und ich habe mich nie beschwert. Und merke dir eines: Ich habe nie in meiner Karriere

einem Kameraden die Faust gezeigt. Aber du bist dieses Theater ja schon gewohnt."

Emerson: „Clay, ich rate dir: Verwende nächstes Mal beim Fahren deinen Kopf.“

Clay: „Und du auch – statt deiner Fäuste.“

Den Disput beendete Mimi-cha Reutemann mit dem Vorschlag: „Steht jetzt auf, umarmt und küßt euch“, und plötzlich war sogar der Pfarrer von Watkins Glen da, um Emerson die Hand zu drücken. Es war, wie gesagt, Grande Casino.

Einen Sieg feierte die Fahrervereinigung über ihre Arbeitgeber: Die gefürchteten Transferlisten à la Bundesliga sind ein für allemal gestorben. Kein Team braucht einem anderen Team, dessen Fahrer freiwillig übertritt, etwas zu bezahlen. Besser gesagt: Die fetten Pfründe werden nicht in der Konstrukteurs-Vereinigung hin und her geschoben. Dabei hatten die Bosse schon genau fixiert, wie der Wert jedes Piloten errechnet wird: 15000 Pfund pro Vertragsjahr, 10000 Pfund pro Grand Prix-Sieg 1000 Pfund pro WM-Punkt, alles aus der abgelaufenen Saison.

Gesetzt den Fall, Lauda würde auf zwei Jahre zu McLaren überwechseln (er wechselt nicht): dann bekäme sein altes Team 2x 15000 Pfund (Vertrag) plus 50000 (fünf Siege) plus 54500 (54,5 Punkte) = 134500 Pfund, und falls Lauda zu Recht sagen würde: „Ich möchte gern kassieren, was ich wert bin“, müßte McLaren für den Lauda-Erwerb 269000 Pfund zahlen, umgerechnet 1,6 Millionen Mark. Indiskutabel: So viel Geld hat niemand.

Dagegen wäre John Watson für 30000 Pfund, von Teamchef Roger Penske an Brabham-Boß Ecclestone zu zahlen, geradezu ein Gelegenheitskauf gewesen. Ein lang-

gehütetes Geheimnis: Penske und Watson hatten schon im Sommer, vor Mark Donohues Todessturz, für 1976 Vereinbarungen getroffen.

Donohue wollte aus der Formel 1 wieder aussteigen und hatte seinerseits mit BMW einen Vertrag für die IMSA-Rennserie 1976 (und die

BMW-Vertretung in Atlanta) abgemacht.

Am Beispiel Watson entzündete sich der offene Krieg: Während Lauda die Fahrer-gewerkschaft GPDA (Grand Prix Drivers Association) zusammenhielt, drangen Fittipaldi und Hunt in die Konstrukteurs-Versammlung vor: „Wenn ihr uns nicht schriftlich gebt, daß ihr für ewige Zeiten auf Ablösesummen verzichtet, fahren wir hier keinen Grand Prix der USA.“ Die Streikdrohung wirkte, die Konstrukteure unterschrieben zähneknirschend.

Noch ein Skandal: Nach dem Grand Prix von Italien war ein Trio für Streckensicherheit gebildet worden. Fittipaldi („Ich zahle alle meine Spesen selbst“), March-Chef Max Mosley und ein Ingenieur sollen alle Pisten inspizieren, Forderungen stellen, Strecken abnehmen. Die CSI (Commission Sportive International, Automobil-sport-Dachverband), darüber informiert, war begeistert.

Doch als die drei im spanischen Jarama ankamen, lag dort, wie auf allen Rennstrecken, bereits ein Telex von der CSI vor: „Wenn Fittipaldi mit zwei Leuten kommt, schmeißt sie hinaus. Was sie tun, ist gesetzwidrig.“

Der Pechvogel des USA-GP war Formel 2-Europameister Jacques Laffite. Seine Freundin Bernadette wollte ihm vor dem Start Augentropfen einträufeln, erwischte aber das Fläschchen mit jener ätzenden Tinktur, mit der Laffite sein Sturzhelminvisier reinigt. Die Folgen waren verheerend, fast katastrophal. Sofort alarmierte Ärzte retteten Laffite vor Erblindungs-gefahr, aber ans Rennen war nicht mehr zu denken.

An der neuen, tempobrem-senden Schikane für jenes 265 km/h schnelle Rasier-klingen-Balancestück, in dem 1973 François Cevert tödlich gestürzt war, verun-

Statistik des GP von Amerika

Startaufstellung

Lauda	E. Fittipaldi
Ferrari	McLaren
1:42,003	1:42,360
Reutemann	Jarier
Brabham	Shadow
1:42,685	1:42,759
Andretti	Brambilla
Parnelli	March
1:42,822	1:42,846
Pryce	Depailler
Shadow	Tyrrell
1:42,960	1:43,032
Mass	Scheckter
McLaren	Tyrrell
1:43,100	1:43,127
Regazzoni	Watson
Ferrari	Penske
1:43,246	1:43,310
Stuck	Peterson
March	Lotus
1:43,417	1:43,570
Hunt	Pace
Hesketh	Brabham
1:43,820	1:44,054
Brise	Lunger
Hill	Hesketh
1:44,064	1:45,236
Henton	Leclère
Lotus	Tyrrell
1:45,244	1:46,023
Laffite	Wunderink
Williams	Ensign
1:46,032	1:47,224
W. Fittipaldi	Lombardi
Copersucar	Williams
1:48,226	1:49,734

Stand nach 10 Runden:

1. Lauda, 2. Fittipaldi, 3. Jarier, 4. Hunt, 5. Brambilla, 6. Mass, 7. Peterson, 8. Scheckter, 9. Brise, 10. Stuck.

Stand nach 30 Runden:

1. Lauda, 2. Fittipaldi, 3. Hunt, 4. Mass, 5. Peterson, 6. Scheckter, 7. Brambilla, 8. Stuck, 9. Lungur, 10. Wunderink.

Stand nach 50 Runden:

1. Lauda, 2. Fittipaldi, 3. Mass, 4. Peterson, 5. Hunt, 6. Scheckter, 7. Stuck, 8. Brambilla, 9. Watson, 10. W. Fittipaldi.

Ergebnisse: 1. Niki Lauda (Ferrari 312 T) 59 Runden in 1:42:58,175 Stunden, Durchschnitt 186,850 km/h, 2. Emerson Fittipaldi (McLaren M 23-Ford) 1:43:02,075, 3. Jochen Mass (McLaren M 23-Ford)

1:43:45,812, 4. James Hunt (Hesketh 308/C) 1:43:47,820, 5. Ronnie Peterson (Lotus 72-Ford) 1:43:48,101, 6. Jody Scheckter (Tyrrell 007-Ford) 1:43:48,496, 7. Vittorio Brambilla (March 751-Ford) 1:44:42,206, 8. Hans Stuck (March 751-Ford) 1 Runde zurück, 9. John Watson (Penske PC 3-Ford) 2 Rd. zur., 10. Wilson Fittipaldi (Copersucar-Ford) 4 Rd. zur.

Schnellste Runde: Emerson Fittipaldi in 1:43,374 Minuten, Durchschnitt 189,213 km/h.

Ausfälle, Boxenstops, Runde:

0: Lombardi, elektrischer Defekt; Laffite, Aufgabe: statt Augentropfen Visierreinigungsflüssigkeit in die Augen bekommen.

3: Depailler und Pace, Ausfall: Kollision.

6: Leclère, Ausfall: Motorschaden; Watson, Stop: Wechsel der Vorderräder; Pryce, Ausfall: Kollision mit Henton; Regazzoni, Stop: Frontpartiewechsel.

7: Henton, Stop: Aufhängung kontrolliert.

10: Reutemann, Ausfall: Motorschaden.

11: Brise, Stop: Zündbox gewechselt.

12: Brise, Stop: Zündung.

19: Jarier, Ausfall: Rad weggebrochen.

24: Regazzoni, Verwarnung

26: Brise, Stop: Elektrik.

28: Regazzoni, Ausfall: vom Ferrari-Rennleiter aus dem Rennen genommen.

29: Henton, Ausfall: Rad weggebrochen.

42: Wunderink, Ausfall: Unfall.

47: Lungur, Ausfall: Unfall.

58: Stuck, Stop: Reifenplatzer.

Stand der Weltmeisterschaft nach dem letzten Rennen:

1. Lauda 64,5 Punkte, 2. Fittipaldi 45, 3. Reutemann 37, 4. Hunt 33, 5. Regazzoni 25, 6. Pace 24, 7. Scheckter und Mass je 20, 9. Depailler 12, 10. Pryce 8, 11. Brambilla 6,5, 12. Laffite und Peterson je 6, 14. Andretti 5, 15. Donohue 4, 16. Ickx 3, 17. Jones 2, 18. Jarier 1,5, 19. Brise und van Lennep je 1, 21. Lombardi 0,5 Punkte.

GP von Amerika

glückten im Rennen Wundt-ink und Lunger, im Training Regazzoni und – am schlimmsten – Vittorio Brambilla. 39 Stunden lang hämmerten die March-Monteurs in der nahegelegenen Flugzeugfabrik der Mark-Twain-Stadt Elmira, sogar Gartentürscharniere wurden verwendet.

Brambilla war artig: Er versorgte die Mechaniker mit

Essen und Trinken. Hans-Joachim Stuck mußte samstags zunächst Vittorio sein Auto abtreten, fuhr dann aber gleich schnell wie der Italiener. Stuck: „Darauf sagte mir Mosley: Wenn wir nicht reparieren können, fährst du.“ Man konnte aber.

Brambilla kämpfte in vierter Position, bis ihm der Sitz unter dem Hintern wegbrach. Stuck arbeitete sich nach dem völlig konfusen, von vielen (besonders ihm selbst) total verpatzten Start

durchs Feld, bis ihm in der vorletzten Runde ein Reifen platzte. Als die Zielflagge fiel, stand er in der Box. Pace kollidierte mit Depailler, schoß direkt auf die Leitplanke zu, verstrickte sich aber in den neugeschaffenen Fangnetzen. Glimpflich endete die Kollision zwischen Henton und Pryce. Dessen Shadow-Kollege Jarier hatte auch beim Final-Rennen kein Glück: Einsam an dritter Position hinter Lauda und Fittipaldi liegend, begann ihm ein Rad wegzubröseln.

1976 fährt Shadow nur noch powered by Ford. Das Matra-Auto verpaßte im Glen-Training seine letzte Chance. Teamchef Don Nichols: „Wir verzichten auf den Vertrag.“

Jochen Mass fuhr eines seiner besten Rennen, „ganz bestimmt aber mein härtestes“. In der vierten Runde wollte ihn Regazzoni ausbremsen, aber die Hinterräder blockierten, der Ferrari stand quer, wurde von Mass leicht berührt – was dieser aber nicht mitbekam: „Doch



Scheckter war Augenzeuge und hat's mir gesagt." Die Folge: Regazzoni mußte jenen Boxenstopp einlegen, aus dem alle spätere Aufregung entstand.

Mass selber schlug sich mit Hunt, Peterson und Scheckter bis zum Schluß in einem gnadenlosen Viererkampf. Als Jochen irrtümlich die elektrische Benzinpumpe einschaltete („was schon im Training passiert war“) und der Motor blubberte, verlor er ein paar Plätze. Aber

dann bremste er Peterson auf den letzten Zentimetern aus und nützte auch einen Schaltfehler von Hunt blitzartig. „Beinhart waren alle“, spürte Mass noch den Pulverdampf auf der Zunge, „und jeder machte kleine Fehler, weil die Piste so rutschig war.“

John Watson fehlte das richtige Auto: „Vor dem Start schlich sich der Wurm in die Elektrik des nagelneuen PC 3, an dem die Amerikaner nächtelang gearbeitet haben

— darum wechselte Watson am Start in den museumsreifen, völlig unabgestimmten alten PC 2, „den wir nur noch zu Shows schicken wollten“.

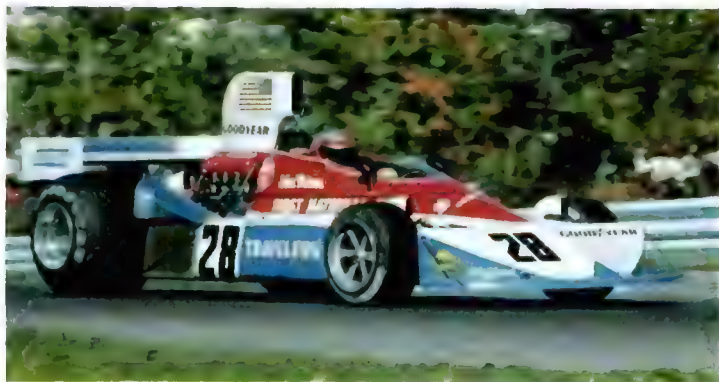
Seinen Penske-Vertrag für 1976 hat Watson „so gut wie fixiert“. Jarier bleibt bei Shadow. Das einzige Fragezeichen: Jody Scheckter, der mit Tyrrell lange um Gehaltserhöhung stritt. Jody: „Wo ich 1976 fahre, ist schon gewiß, aber sagen darf ich's noch nicht.“

Am Morgen nach dem Rennen organisierte Fittipaldi-Chef Teddy Mayer eine Regazzoni-Autogrammpostkarte und kritzelte darauf, giftig grinsend: Für meinen lieben Freund Emerson, herzlichst und mit besten Grüßen, dein lieber Freund Regazzoni. „Bringen Sie das“, bat Mayer den Roomservice, „bitte zu Herrn Fittipaldi.“ Jemand sagte einmal, die Konstrukteurs-Vereinigung sei eine Mafia; zwar eine nette, aber doch eine Mafia.

Heinz Prüller



Dicht zusammen lagen Lauda und Fittipaldi (links), bis der Brasilianer durch Regazzoni abgeblockt wurde. Mass (oben) kam vor Hunt und Peterson auf den dritten Platz. Leclères (rechts) Debüt bei Tyrrell wurde frühzeitig durch einen Motorschaden gestoppt, Watson mußte den neuen Penske gar in der Box stehen lassen.



Sport Nachrichten

Aus der Traum

Wohl endgültig ausgeträumt sein dürfte der Opel-Traum vom Vize-Titel in der diesjährigen Rallye-Weltmeisterschaft: Bei der Rallye San Remo, dem achten von insgesamt zwölf Wertungsläufen, fielen die beiden Werksteams Röhrli/Berger und Aaltonen/Bilstam erneut aus. Röhrli plagten besonders Bremsprobleme an seinem neuen Kadett GT/E. Nach deren Beseitigung legte der Regensburger noch einige



San Remo-Sieger Waldegård

Bestzeiten vor, fiel dann aber mit abgescherter Kardanwelle aus. Ascona-Pilot Aaltonen ging es nicht besser: Er mußte seinen Wagen mit defekter Zylinderkopfdichtung abstellen. Sieger wurde der Schwede Waldegård auf einem Lancia Stratos, der damit der Fiat-Tochter wahrscheinlich einen weiteren WM-Titel sicherte. Streitig gemacht werden kann er Lancia nur noch von dem Drittplatzierten Renault, da mit Fiat, das an zweiter Stelle liegt, ein Stillhalte-Abkommen existiert.

Monte Carlo: Reifenlimitierung

Die Rallye Monte Carlo, die vom 17. bis 23. Januar 1976 als erster Lauf zur Rallye-

Weltmeisterschaft stattfindet, hat erneut ihr Reglement geändert: Mit Ausnahme der Anfahrt nach Monte Carlo, auf der es nicht, wie in den Vorjahren, bereits um Sonderprüfungszeiten geht, ist die Bereifung limitiert. Was ihre Marke, ihren Typ und ihre Größe betrifft, so müssen spätestens am 9. Januar, also acht Tage vor

dem Start, die mit Fotos erläuterten Gummi-Wünsche der einzelnen Teilnehmer beim Veranstalter vorliegen. Startorte sind Almeria, Kopenhagen, London, Paris, Rom, Thessaloniki und Warschau, womit die bisherigen Startpunkte in Agadir, Athen und Glasgow wegfallen. Die Länge der Anfahrten differiert zwischen 2070 Kilome-

tern (Lissabon) und 1591 Kilometern (London). Die gemeinsame Schleife, die über 1700 Kilometer geht, deckt sich im Verlauf mit der des Vorjahres, umfaßt also auch die Sonderprüfung Le Burzet, wo bei der vorletzten Veranstaltung das Gros des Teilnehmerfeldes einschneite und wo im letzten Jahr erboste Anwohner den Rallyeablauf mit ausgestreuten Nägeln störten. Die letzte Nacht, zu der wieder nur die 60 zeitschnellsten Teams zugelassen werden, sieht die dreimalige Ersteigung der Pässe Turini, Cuillole und Peille vor. Das Startgeld beträgt 2500 Franc (ca. 1400 Mark).

Neuer Mann

Brasilien ist im nächsten Jahr mit einem weiteren Fahrer in der Automobil-Weltmeisterschaft vertreten: Ingo Hoffmann, 21jähriger Enkel deutschstämmiger Einwanderer, wird das Copersucar-Team von Wilson Fittipaldi als zweiter Fahrer und mit einer Mitgift von 500 000 Dollar verstärken.

Kart-WM in Hagen

Auf dem 1081,25 Meter langen und mit modernsten Sicherheitseinrichtungen versehenen Motodrom von Hagen finden im nächsten Jahr die Kart-Weltmeisterschaften statt. Den diesjährigen Titel sicherte sich auf dem Circuit Paul Ricard der Franzose François Goldstein, die deutsche Amazone Anette Lutz-Otzberg gewann den Coupe des Dames.

Amon – wer sonst?

Chris Amon, sagt man, sei der Pechvogel des Automobil-Rennsports. Letzte Zweifler konnten sich von der Echtheit dieser Behauptung nach dem Formel 5000-Rennen in Long Beach überzeugen, bei dem der Neuseeländer auf dem dritten Platz einkam. Nach dem Rennen fuhr er als Passagier mit fünf Bekannten zum Essen. Als der Wagen vor einer ro-

Endstand

Ein siebter Platz genügte Rainer Altenheimer/Hanno Menne (Porsche Carrera) beim letzten Lauf zur Deutschen Automobil-Rallye-Meisterschaft, der ADAC/MCS-Prüfungsfahrt Stuttgart, zum Gewinn des diesjährigen Titels. Für die bis dahin führenden Walter Smolej/Willi Peter Pitz reichte es am Ende nur zu einem zweiten Platz im Championat: Ihr Irmischer-Ascona laborierte im letzten Punkte-Kampf an einem gebrochenen Kipphebel, der einen Austausch des Zylinderkopfes notwendig machte.

Dritte in der Meisterschaft wurden Achim Warmbold/John Davenport auf Renault Alpine A 310, die sich vergeblich gegen die Porsche-Übermacht im letzten Saisonlauf wehrten und mit nur vier Sekunden Rückstand hinter den Siegern Wolfgang Hauck/Kurt Gollin (Porsche Carrera) ins Ziel kamen.

Einmal mehr fielen Harald Demuth/Peter Witte mit ihrer Toyota Celica aus (Überschlag). Sie belegten in der Meisterschafts-Rangliste Platz vier. Der ONS-Pokal für den besten Ausweis-Fahrer der Rallye-Saison 1975 ging an den Bayern Helmut Huber (Fiat 128).



Deutsche Rallye-Meister: Rainer Altenheimer (links), der mit Beifahrer Hanno Menne und seinem Porsche Carrera im letzten Lauf den siebten Platz belegte.



ten Ampel stoppte, wurde er von einem Autodieb gerammt, hinter dem die Polizei her war. Es gab einen Verletzten: Chris Amon, der sich drei Zehen brach, die Nacht im Krankenhaus verbringen mußte und den Grand Prix der USA daher nur als Zuschauer erlebte.

Weiter luftgekühlt

Auch 1976 werden die Formel Super V-Rennwagen mit luftgekühlten Motoren fahren. Eine etwaige Reglementänderung in Richtung Wasserkühlung will der Verband Formel V Europa mindestens eineinhalb bis zwei Jahre im Voraus bekanntgeben.

Um die Preiseskalation auf dem Rennreifensektor in den Griff zu bekommen, plant der in Hannover ansässige Verband längerfristig, nur noch Slick- und Regenreifen eines Herstellers zuzulassen. Zumindest von den Reifen her wäre damit eine Chancengleichheit geschaffen.

Für den mit 20 000 Mark dotierten VW-Goldpokal sind für 1976 erstmals neun und für die Castrol GTX Trophy (der Sieger erhält 15 000 Mark) sieben Wertungsläufe vorgesehen.

Mass für alle Fälle

Schlecht bestellt ist es derzeit um die für 1976 erstmals geplante Marken-Weltmeisterschaft für Fahrzeuge der neuen Gruppe 5 (Spezial-Produktionswagen). Porsche, mit dem turbogeladenen Carrera im Augenblick der einzige potente Konkurrent, ist derzeit auf der Suche nach ebenso potenten Gegnern. Pressechef Manfred Jantke: „Wenn sich nicht noch mindestens ein anderes Werk an der Meisterschaft beteiligt, treten auch wir nicht an.“ Was bedeuten würde, daß das Championat beendet wäre, noch bevor es begonnen hat.

Vorerst jedoch tun die Schwaben so, als gäbe es 1976 ein volles Rennpro-

gramm. Sie verpflichteten vorderhand einmal den Grand Prix-Piloten Jochen Mass, der seinen Vertrag Anfang November unterschreiben soll. Mit einer Reihe anderer Piloten, darunter Rolf Stommelen und der amerikanische IMSA-Sieger Peter Gregg, steht Porsche in Verhandlungen. Sollte die Markenweltmei-

sterschaft 1976 infolge mangelnder Konkurrenz tatsächlich keinen Anreiz bieten, bleiben die seit dem letzten Jahr praktisch bereits einsatzfähigen Turbo-Carrera in Zuffenhausen. „Ein Einsatz über Privatteams“, versichert Jantke, „scheidet aus. Wir wissen genau, welche Autos wir an Kunden weitergeben können. Nach

den schlechten Erfahrungen, die wir 1975 mit dem von Privatleuten eingesetzten 908/3 Turbo gemacht haben, gehört der aufgeladene Carrera bestimmt nicht dazu.“

Fürst Metternich neuer FIA-Präsident

Erstmals in ihrer über 50-jährigen Geschichte hat der Automobil-Weltverband FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) einen deutschen Präsidenten: Paul Alfons Fürst von Metternich, Präsident des Automobilclub von Deutschland (AvD) und bisheriger FIA-Vizepräsident, trat in Paris die Nachfolge des Belgiers Amaury de Merode an, der sich aus



FIA-Chef: Fürst Metternich

Altersgründen nicht mehr zur Wahl stellte.

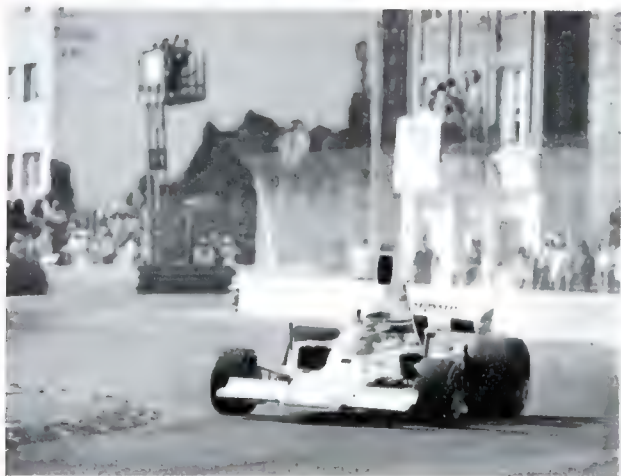
Der am 26. Mai 1917 in Wien geborene Fürst Metternich, der mit seiner Frau auf Schloß Johannisberg bei Rüdesheim wohnt, gehörte dem FIA-Komitee bisher bereits als Vizepräsident an. Seit 1970 stand der frühere Teilnehmer renommierter Langstrecken-Veranstaltungen der FIA-Sportkommission CSI (Commission Sportive Internationale) als Präsident vor. Dieses Amt übernimmt nunmehr der Belgier Pierre Ugeux. Auch der CSI besicherten die Neuwahlen ein deutsches Mitglied. Fritz Huschke von Hanstein wurde zusammen mit dem Franzosen Jean-Marie Balestre und dem Amerikaner Tom Binford zum Vizepräsidenten gewählt.

Amerikanisches Monaco

Das Einweihungsrennen des Monaco-ähnlichen Stadtkurses von Long Beach in Kalifornien war zugleich auch Endlauf der amerikanischen Formel 5000-Meisterschaft. Vorjahressieger Brian Redman (Lola T 332) konnte seinen Titel erfolgreich verteidigen und kassierte für seinen Sieg in Long Beach 30 000 Dollar Preisgeld. Auf immerhin noch 16 000 Dollar Prämie kam der Zweitplacierte Vern Schuppan (Eagle). Beide Fahrer gingen auch als einzige über die volle Distanz. Trainingsschnellster Al Unser fiel ebenso aus wie Mario Andretti, Tony Brise und Tom Pryce, die jeweils einen Lola T 332 pilotierten. Auch Jody Scheckter mußte sein Auto vorzeitig abstellen, nachdem der unebene Straßenbelag des 3,25 km langen Stadtkurses das Fahrwerk seines Lola Elite wie auch diejenigen seiner Kollegen zermürbt hatte. Dritter wurde schließlich der häufig vom Pech verfolgte Chris Amon – auf dem durch zahlreiche Fangzäune schlecht einzusehenden Kurs, der am 28. März 1976 Austragungsort des zweiten amerikanischen Grand Prix neben Watkins Glen sein soll.



Beim Siegestrunk: Brian Redman, der sich beim Eröffnungsrennen in Long Beach erneut die amerikanische Formel 5000-Meisterschaft sicherte.



Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 5. November



Mit vier Zylindern: Manta GT/E

Opels schnellstes Vierzylinder-Modell heißt Manta GT/E, leistet 105 PS und wird offiziell mit einer Spitzengeschwindigkeit von 185 km/h deklariert. Mit solchen Leistungsziffern zählt das neue Coupé, das gemeinsam mit dem Ascotna in Neuauflage präsentiert wurde, eindeutig zu den sportlichen Autos. In einem Testbericht wird auto motor und sport ausführlich auf die Leistungsfähigkeit des Einspritz-Opel und seine Fahreigenschaften eingehen.



Mit sechs Zylindern: Renault 30 TS

Frankreichs Automobilindustrie setzt zunehmend auf Autos der gehobenen Mittelklasse – das zeigt auch das Spitzenmodell von Renault, der R 30 TS. Unter der Motorhaube dieses stärksten europäischen Frontrieblers verbirgt sich jener Sechszylindermotor, der von Renault, Peugeot und Volvo gemeinsam entwickelt wurde. Im R 30 TS leistet dieses Triebwerk 131 PS – genug, um das Auto, wie der Test zeigen wird, über 180 km/h schnell zu machen.



Drei Neue

Hans-Robert Richarz, 28, Harald Kaiser, 25, und Peter Voncken, 21 (von links nach rechts), sind neu bei auto motor und sport. Während sich der Ex-„Capital“-Mann Richarz künftig dem Magazin-Teil der Zeitschrift widmen wird, kümmert sich Harald Kaiser um aktuelle Sport-Berichterstattung. Der Jüngste, Voncken, ist Volontär. Erste Ausbildungsstation: die Testabteilung.



Zwei Alte

Clauspeter Becker, 40, hier in einem Morgan sitzend, ist den Lesern von auto motor und sport ebenso bekannt wie Helmut Eicker, 44. Zu Beckers neuem Aufgabengebiet wird eine im nächsten Heft beginnende Serie gehören, in der es um gefährliche Situationen im Straßenverkehr geht. „Beckers Fahrstunde“ soll zeigen, wie man sie richtig meistert. Testingenieur Eickers neue Serie „Aus Forschung und Entwicklung“, mit der in dieser Ausgabe begonnen wurde, wird fortgesetzt. Nächstes Thema: ein neuer Audi-Motor.





Mit acht Zylindern: Aston Martin V8

Die Ende 1974 in finanzielle Nöte geratene englische Sportwagenfirma Aston Martin hat inzwischen Geldspender gefunden und produziert wieder Autos. Viele sind es nicht – pro Woche nur drei bis vier Exemplare –, doch dafür fehlt es ihnen nicht an Exklusivität; denn einen Aston Martin gönnen sich nur wenige Menschen. Ein Testbericht beschreibt den 350 PS-Sportwagen, der bei den Exoten eine Sonderstellung einnimmt.



Unter Geiern

24 Jahre lang war Karl Kling ein erfolgreicher Rennfahrer. Für seine eigentliche Popularität jedoch sorgte ein Vogel: jener Geier, der auf der oben abgebildeten zeitgenössischen Zeichnung die Frontscheibe des von Kling bei der Carrera Panamericana 1952 gelenkten Mercedes 300 SL zerstörte. Hartmut Lehbrink besuchte den heute 65jährigen, der damals die Carrera noch gewann und als Sportler des Jahres geehrt wurde.



Die Golf-Leseraktion ist – mit der Grundlage von 70 Millionen Leser-Kilometern – abgeschlossen. Im nächsten Heft: die Ergebnisse der Auszählung (Foto).

Bitte liefern Sie mir „auto motor und sport“ vom nächsterreichbaren Heft an.

Meine Personalien: (Bitte pro Feld nur 1 Druckbuchstaben (ä – ae, ö – oe, ü – ue))

Vorname/Nachname

Postleitzahl

Wohnort

Straße/Nr.

Ich wünsche die angekreuzte Zahlungsweise:

☐ durch Bankeinzug (jährlich DM 52,40 inkl. MwSt. und Zustellgebühr). Die Bankeinzugsermächtigung erlischt mit Kündigung des Abonnements.

Konto-Nr.

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Name und Ort der Bank

☐ gegen Rechnung. Bitte kein Geld einsenden, Rechnung abwarten.

Datum/Unterschrift

Wichtige rechtliche Garantie

Wir garantieren, daß Sie diese Vereinbarung innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen können. Es genügt eine Mitteilung an:

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG
7000 Stuttgart 1, Postfach 1042

Diese Garantie habe ich gelesen und bestätige dies durch meine Unterschrift. (Nur Bestellungen mit beiden Unterschriften können bearbeitet werden.)

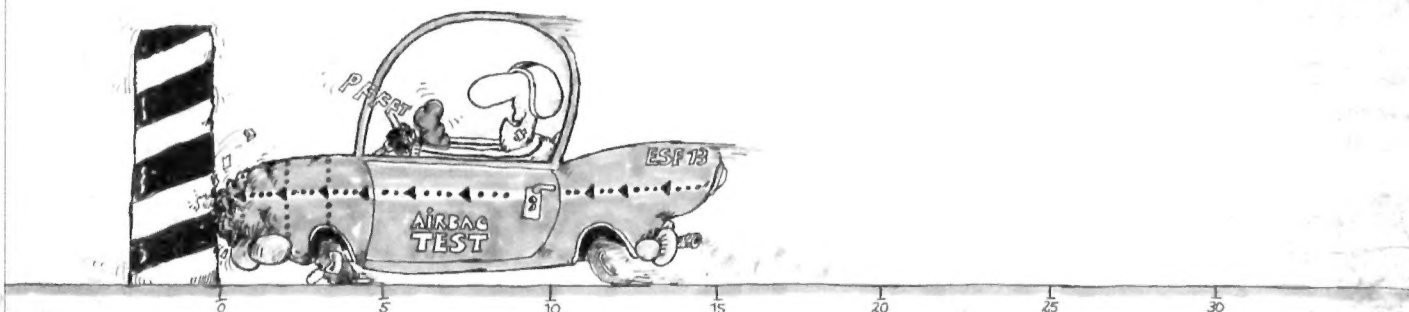
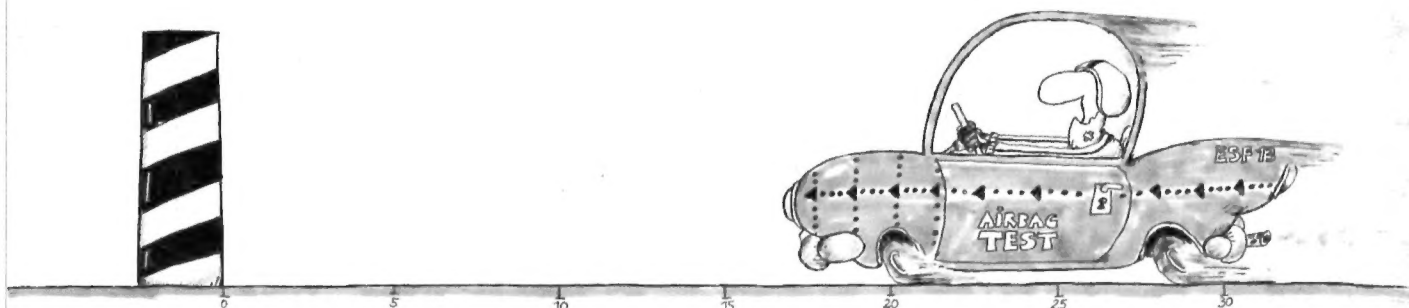
Unterschrift

ams 22/75

CAR TOON

auto motor sport

Airbag-Versuche



WARTEN SIE NICHT AUF DIE KONJUNKTUR.

DIE KONJUNKTUR ERWARTET 'WAS VON UNS.

Die Sache mit der Konjunktur ist doch so: Erst wenn die Nachfrage steigt, steigern die Unternehmen die Produktion. Und wenn sie entsprechend viel produzieren, können sie wieder investieren. Beides – Produktion und Investition – schafft Arbeitsplätze, womit der Kreislauf geschlossen und unsere Konjunktur wieder in Ordnung wäre.

Von nichts kommt nichts. Der Aufschwung beginnt, wenn das Abwarten aufhört: Kaufen wir also wieder ein. Natürlich nicht irgend etwas, sondern die Dinge, die ohnehin längst eingeplant sind – genau wie die Freude, sie zu besitzen.

Ihre Zeitschrift hat viele Seiten. Auch Anzeigenseiten. Zum Aussuchen und sich anregen lassen, sogar zum Ausschneiden und Aufheben.

Was darf's denn sein...?

ICH-KAUF-MIR-WAS-KALENDER

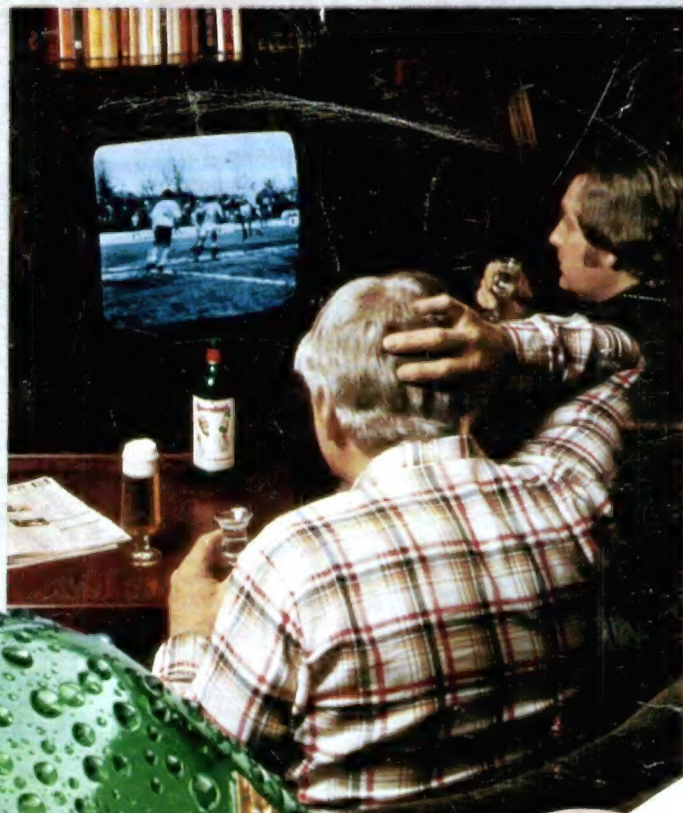
'WAS zum Anzieh'n	'WAS für die Wohnung	'WAS für die Freizeit	'WAS zum Lesen
'WAS für den Garten	'WAS zum Fahren	'WAS zum Foto- grafieren	'WAS zum Musizieren
'WAS für mein Hobby	'WAS für die Schönheit	'WAS zum Reisen	'WAS zum Verschenken

WAS MEINEN SIE, WAS LOS IST, WENN 40 MILLIONEN
ZEITSCHRIFTENLESER JE DREI FELDER ANKREUZEN
UND DANACH EINKAUFEN? KONJUNKTUR!



Eine Anzeigen-Initiative
Deutscher Zeitschriften
53 Bonn, Buschstraße 85

Jetzt ist Feierabend



Nach
getaner Arbeit,
zum Feierabend,
zum Wochenende,
den Alltag vergessen.

Mit Doornkaat,
Deutschlands
klarer Marke Nr. 1*

*Doornkaat ist seit Jahren die meistverkaufte klare
Markenspirituose in Deutschland.



Stillecht in
Original-Doornkaat-Gläsern.
6 Stück DM 9,00, per Nachnahme.

Doornkaat AG,
298 Norden/Ostfriesland.

Doornkaat

Heißgeliebt und kalt getrunken